913.4
C117s

MOSTRA DELLA ROMANITÀ 13

CIVILTÀ ROMANA:

LE STRADE

DI

MICHELANGELO CAGIANO DE AZEVEDO

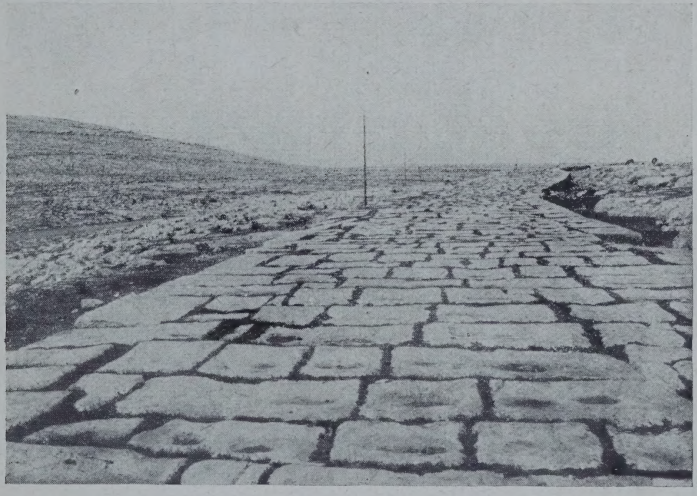
CASA EDITRICE CARLO COLOMBO
TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI FASCI
E DELLE CORPORAZIONI

CIVILTÀ ROMANA:

LE STRADE

DI

MICHELANGELO CAGIANO DE AZEVEDO



CASA EDITRICE CARLO COLOMBO
TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI FASCI
E DELLE CORPORAZIONI

SUL FRONTESPIZIO:

STRADA ROMANA PRESSO ANTIOCHIA IN SIRIA

STABILIMENTO TIPOGRAFICO CARLO COLOMBO — ROMA MCMXXXIX - XVII

913.7
C117s

INDICE

1. — LE STRADE

Roma e l'origine del sistema stradale . . . . *Pag.* 5
La rete stradale in Italia . . . . » 7
La rete stradale in Gallia . . . . » 14
La rete stradale in Hispania . . . . » 17
La rete stradale in Britannia . . . . » 19
La rete stradale nell'Europa centrale . . . . » 20
La rete stradale nell'Europa orientale . . . . » 22
La rete stradale in Asia . . . . » 24
La rete stradale in Africa . . . . » 27
I grandi sistemi e i grandi centri . . . . » 29
La rete stradale romana e le strade di oggi . . . . » 31
La tecnica delle costruzioni stradali romane . . . . » 32
La condizione giuridica delle strade romane e le norme relative . . . . » 33

2. — I VIAGGI

I viaggi durante la Repubblica . . . . *Pag.* 36
I viaggi durante l'Impero: il « Cursus publicus » . . . . . » 37
« Stationes: mansiones e mutationes ». . . . . » 38
Gli alberghi, le trattorie e le taverne . . . . » 40
Le norme legislative relative agli alberghi . . . . » 43
L'ospitalità privata e l'ospitalità dello Stato . . . . . . » 45
Gli itinerari e le guide . . . . » 45
I viaggi per scopi militari . . . . » 46
I viaggi per scopi politici . . . . » 47
I viaggi per scopi commerciali e professionali . . . . . . » 48
I viaggi per scopi religiosi . . . . » 49
I viaggi d'istruzione . . . . » 50
I viaggi di piacere . . . . » 51

BIBLIOGRAFIA . . . . » 52

FONTI LETTERARIE . . . . » 53

Classics 19 mr 47 Stechert Jones 12 My 47

I.

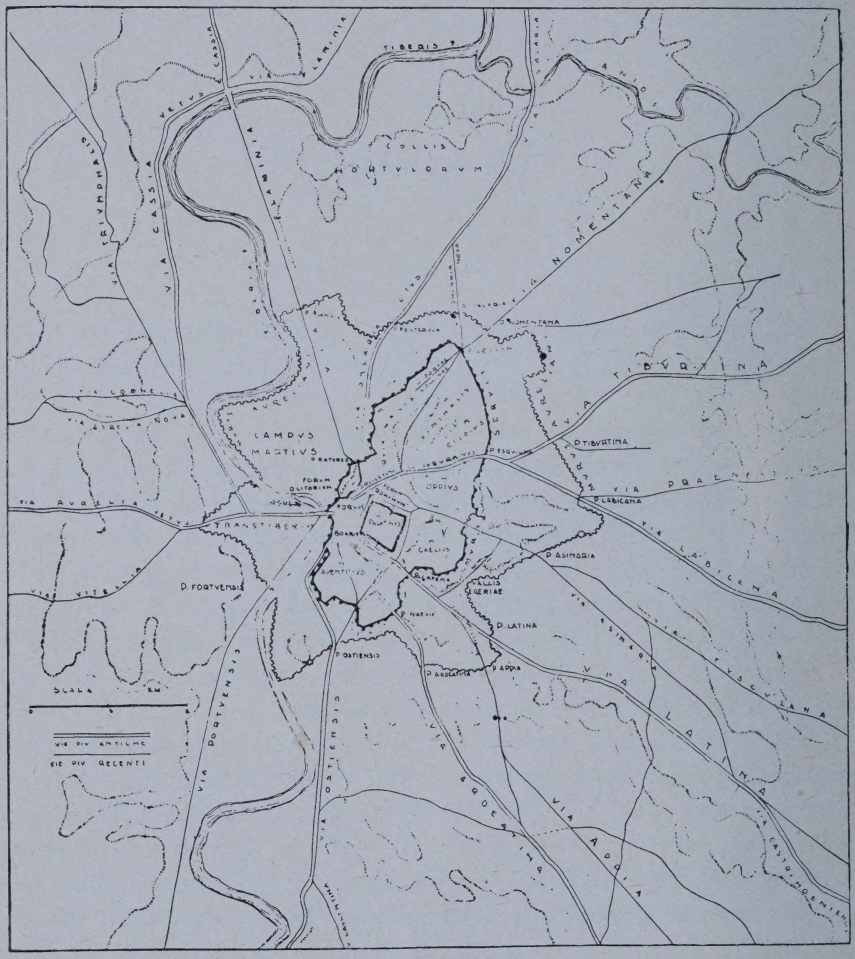
LE STRADE

ROMA E L'ORIGINE DEL SISTEMA STRADALE

I recenti ritrovamenti archeologici hanno dimostrato come, conformemente alla leggenda, il primo nucleo di quella che sarà Roma risalga al principio dell'VIII secolo a. C. e come uno degli abitati sia localizzato sul Palatino, mentre nella sottostante valle, ove poi sarà il Foro, sia un sepolcreto, inframezzato da numerosissimi pozzi d'acqua. La ragione del sorgere di un nucleo abitato proprio su quella collina dominante il Foro, il Velabro e il Foro boario è chiara. Se si guarda una carta della zona si vede come proprio nel Foro boario, sulle sponde del Tevere, si incontrassero le grandi arterie di comunicazione che univano il Lazio alla Etruria e alla Campania, la Sabina e gli Abruzzi al mare, usufruendo dell'unico guado possibile che offrisse il Tevere nell'ultimo tratto del suo corso.

Per il Foro boario passava la strada che più tardi diverrà la VIA AURELIA, la quale convogliava il traffico dalla Etruria Marittima, e su di essa sboccava, poco prima del guado, la CASSIA proveniente dall'Etruria interna. Traversato il Tevere, da questa via si diramava, attraverso l'Argileto e la Subura, la VIA LABICANA, che conduceva verso le popolazioni della valle del Sacco; da essa si distaccava la VIA TIBURTINA. Sempre dal Foro boario partiva la VIA LATINA, che passando per la valle Murcia e la valle delle Camene, puntava verso i colli Albani, per proseguire poi per la Campania; da essa si diramava l'ARDEATINA verso le città costiere. Dal nord invece veniva la VIA SALARIA, lungo la quale scendevano i Sabini, i quali, traversata la valle del Foro boario, continuavano per la VIA OSTIENSE verso il mare, per andare a rifornirsi di sale, fatto questo che diede il nome alla via.

Il Foro boario quindi era un nodo stradale di primaria importanza, ove venivano in contatto uomini di vari popoli e di varie stirpi, ove le greggi migranti trovavano acqua e pascoli, ove perciò facili erano i commerci. È logico pertanto che là presso sorgesse un centro abi-



La rete stradale intorno a Roma

tato e che esso fosse proprio sul Palatino, da cui si dominavano tutti gli accessi a questa pianura e il guado stesso.

Con l'andar del tempo il centro commerciale si trasferì dal Foro boario – che pur dopo molti secoli conserva nel nome il ricordo della sua primitiva destinazione a luogo di fiera – nel Foro romano, loca-

lità più riparata e meno soggetta ai danni delle piene del Tevere, e più centrale rispetto agli altri abitati dei colli romani e da qui, dal *Miliarium Aureum* avrà inizio la immensa rete stradale che porterà la fama e il nome romano fin nei più remoti angoli del mondo antico.

Roma sorge a causa delle strade e di queste vive; la loro costruzione e la loro manutenzione è una delle sue massime preoccupazioni; su di esse marciano di pari passo le sue legioni e la sua civiltà.

LA RETE STRADALE IN ITALIA

Il primo atto della conquista romana era l'assestamento e l'organizzazione della rete stradale, con il riattamento e il restauro delle vecchie strade preesistenti alla conquista e con l'apertura di nuove. È così che viene formandosi poco a poco, seguendo passo a passo le conquiste, quella mirabile organizzazione stradale che ancora oggi è oggetto di ammirazione e di meraviglia.

Numerosissime erano le strade che si dipartivano da Roma e che si propagavano per tutta la penisola unendo l'Urbe con i centri maggiori, e costituendo come la nervatura del sistema. Da queste si staccavano poi numerose strade minori che raggiungevano i centri di secondaria importanza.

Quattro strade univano Roma alla costa: la VIA PORTUENSIS, fra l'Urbe e il suo porto, sulla destra del Tevere; la VIA OSTIENSIS, pure fra Roma e Ostia, sulla sinistra del fiume; la VIA LAURENTINA, che, distaccandosi dalla Ostiense, portava a *Laurentum;* e infine la VIA ARDEATINA, da Roma ad Ardea, poco lungi dal mare. Da Ostia ad *Antium* (Anzio) e ad *Anxur* (Terracina) correva, lungo la costa, la VIA SEVERIANA.

Nell'Italia Meridionale conduceva la via più celebre dell'antichità: la APPIA VIA, la *regina viarum*. La sua costruzione, almeno parzialmente su tracciati preesistenti, nel tratto fra Roma e *Casilinum* (Capua) è opera di Appio Claudio Cieco, censore nel 312 a. C.; fu poi prolungata nel 268 a. C. fino a *Beneventum* (Benevento), nel 190 a *Venusia* (Venosa), e successivamente a *Tarentum* (Taranto) e *Brundusium* (Brindisi). Il tratto fino a *Bovillae* (ai piedi delle Frattocchie) fu selciato fra il 296 e il 293, mentre nel 290-289 venivano costruiti dei marciapiedi lungo la carreggiata. Da *Bovillae* si dirigeva su *Aricia* (Ariccia), poi puntava direttamente su *Fundi*, e nel tratto lungo le paludi era fiancheggiata da un canale navigabile. Da Fondi andava a Capua passando per *Minturnae* (Minturno) e

Sinuessa (Mondragone), quindi giungeva a Benevento, da dove per *Aeclanum*(Mirabella), scendeva a Venosa, a Taranto e risaliva a Brindisi. Una cattiva scorciatoia raggiungeva da Benevento Brindisi per *Canusium* (Canosa); questo tratto fu adattato al grande traffico da Traiano e in suo onore prese il nome di VIA TRAIANA. È la strada percorsa da Orazio e descritta nella sua celebre satira.

Capua era un nodo stradale assai importante perchè da qui partivano parecchie strade per *Telesia* e *Saepinum, Cumae, Puteoli* (Pozzuoli), *Neapolis* (Napoli). Da *Sinuessa* si staccava dalla *regina viarum* la VIA DOMITIANA, che per Cuma, e Pozzuoli arrivava a Napoli.

Da Capua si diramava anche la VIA POPILIA, costruita nel 132 da P. Popilio, che per Nola, Salerno e *Consentia* (Cosenza), conduceva a *Rhegium* (Reggio Calabria).

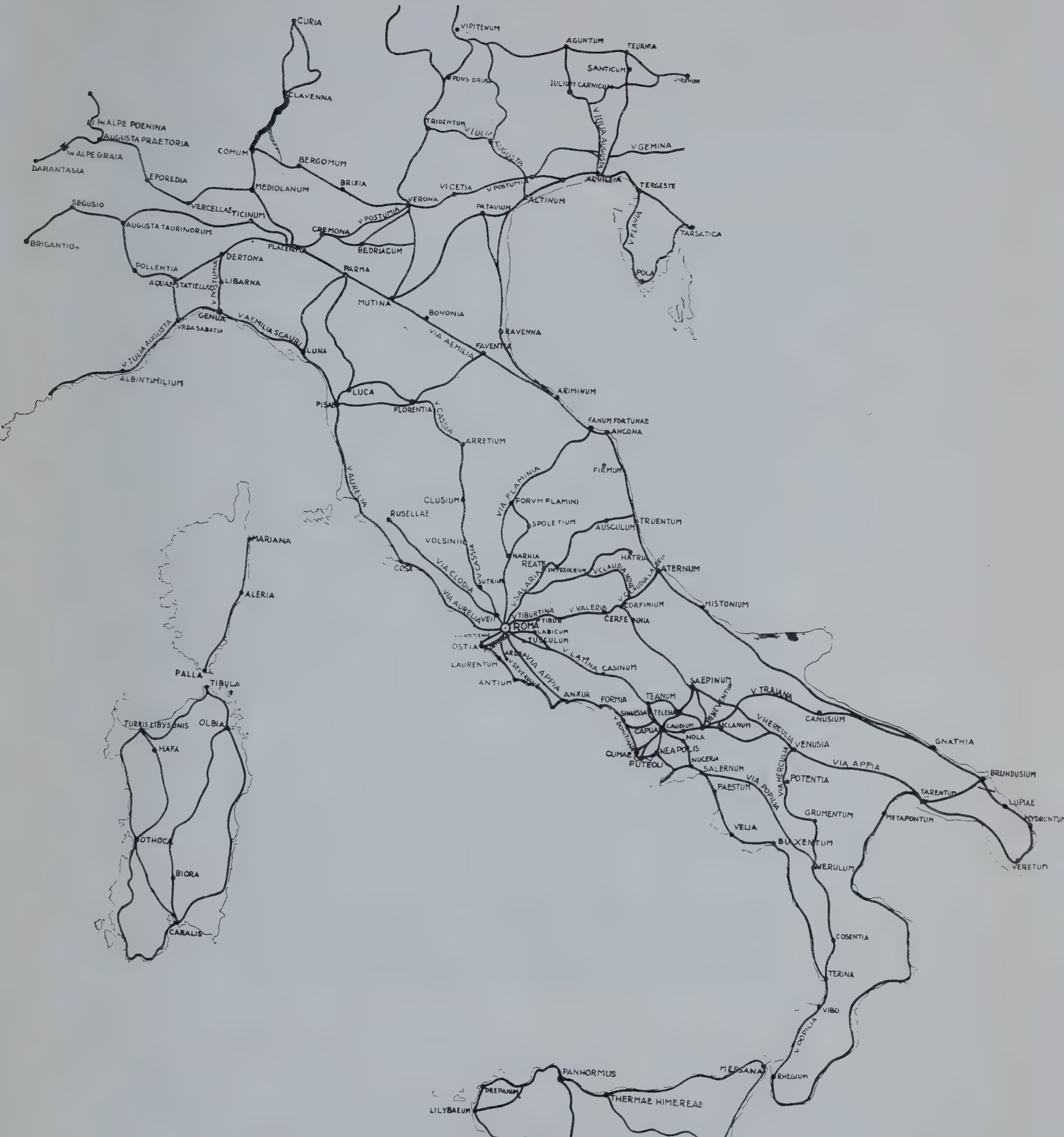
Anche Benevento era un nodo stradale importante cui facevano capo le vie provenienti da *Teanum* (Teano), *Saepinum*, ecc.

La VIA HERCULIA univa l'APPIA TRAIANA alla POPILIA, passando per Venosa e giungendo a *Nerulum* (presso Rotonda), attraverso *Potentia* (Potenza) e *Grumentum* (presso Saponara).

La costa tirrenica era percorsa dalla SEVERIANA, dalla APPIA e dalla DOMITIANA, come abbiamo già visto. Da presso Salerno una litoranea per *Paestum* (Pesto), *Velia* (Castellammare della Brucca), *Buxentum* (Policastro) raggiungeva a *Terina* la VIA POPILIA. Lo Ionio era costeggiato da una serie di strade che da Reggio per *Metapontum* e Taranto, giungevano a *Hydruntum* (Otranto). Da qui una risaliva poi lungo l'Adriatico fino ad incontrare la FLAMINIA a *Fanum Fortunae* (Fano), toccando Brindisi, *Sipontum, Aternum, Firmum* (Fermo) e Ancona.

Un'altra grande strada, che univa l'Urbe alla Campania, era la VIA LATINA, la più antica delle strade che portavano da Roma nell'Italia Meridionale. Usciva da porta Capena e poi dalla Latina, e per *Tusculum* (Frascati), *Ad Pictas* – ove si univa alla LABICANA, uscita anche essa da Roma e passante per *Labicum* (Labico) – si dirigeva verso la Terra di Lavoro a *Casinum* (Cassino) e a Capua per terminare sulla VIA APPIA.

Fra le più antiche strade che si diramavano da Roma è da annoverare la VIA TIBURTINA, la quale, uscita dalla porta Viminale del recinto Serviano e in seguito da quella Tiburtina delle mura Aureliane, conduceva a *Tibur* (Tivoli). Nel 307 a. C. M. Valerio Massimo la prolungò fino al paese dei Marsi, a *Cerfennia* (ai piedi di


CURIA
VIPITENUM
AGUNTUM
TEURNIA
SANTICUM
JULIUM CARNICUM
PONS DRUSI
CLAVENNA
IN ALPE POENINA
AUGUSTA PRAETORIA
IN ALPE GRAIA
DARANTASIA
TRIDENTUM
V. IULIA AUGUSTA
V GEMINA
COMUM
BERGOMUM
EPOREDIA
BRIXIA
MEDIOLANUM
VICETIA
V POSTUMIA
AQUILEIA
TERGESTE
VERCELLAE
TICINUM
VERONA
PATAVIUM
ALTINUM
SEGUSIO
AUGUSTA TAURINORUM
CREMONA
TARSATICA
V FLAVIA
BRIGANTIO
PLACENTIA
BEDRIACUM
DERTONA
POLA
POLLENTIA
PARMA
AQUAE STATIELLAE
LIBARNA
MUTINA
GENUA
BONONIA
V AEMILIA SCAURI
V IULIA AUGUSTA
VADA SABATIA
RAVENNA
VIA AEMILIA
FAVENTIA
LUNA
ALBINTIMILIUM
ARIMINUM
LUCA
PISAE
FLORENTIA
V CASSIA
FANUM FORTUNAE
ANCONA
ARRETIUM
FIRMUM
V AURELIA
VIA FLAMINIA
CLUSIUM
FORUM FLAMINI
RUSELLAE
SPOLETIUM
TRUENTUM
AUSCULUM
MARIANA
VOLSINII
NARNIA
HATRIA
REATE
INTEROCRIUM
V CLAUDIA NOVA
ATERNUM
COSA
VIA CLODIA
SUTRIUM
V SALARIA
ALERIA
CORFINIUM
HISTONIUM
VIA AURELIA
VEII
V TIBURTINA
TIBUR
V VALERIA
CERFENNIA
ROMA
LABICUM
TUSCULUM
OSTIA
V LATINA
CASINUM
LAURENTUM
ARDEA
VIA APPIA
V SEVERIANA
PALLA
ANTIUM
TIBULA
SAEPINUM
ANXUR
FORMIA
TEANUM
V TRAIANA
SINUESSA
TELESIA
BENEVENTUM
CANUSIUM
TURRIS LIBYSONIS
OLBIA
V DOMITIANA
CAPUA
CAUDIUM
AECLANUM
V HERCULIA
VENUSIA
GNATHIA
HAFA
NOLA
CUMAE
NEAPOLIS
PUTEOLI
NUCERIA
SALERNUM
VIA APPIA
BRUNDUSIUM
VIA POPILIA
VIA HERCULIA
POTENTIA
TARENTUM
PAESTUM
LUPIAE
HYDRUNTUM
METAPONTUM
GRUMENTUM
OTHOCA
VELIA
BUXENTUM
VERETUM
CERULUM
BIORA
CARALIS
COSENTIA
TERINA
VIBO
V POPILIA
MESSANA
PANHORMUS
RHEGIUM
DREPANUM
THERMAE HIMEREAE
LILYBAEUM
THERMAE SELINUNTIAE
CATINA
AGRIGENTUM
GELA
SIRACUSAE

Forca Caruso), per cui le rimase il nome di Via Valeria. Al tempo di Tiberio arrivava fino a *Corfinium* (San Pelino) mentre Claudio la prolungò fino all'Adriatico, ove terminava presso le foci dell'Aterno; in questo tratto prese il nome di Via Claudia Valeria. Essa, passata per la Valle del Fucino, valicava l'Appennino al Monte Imeo (Forca Caruso).

Le colonne terminali della Via Appia
(Plastico nella Mostra della Romanità)

Altra via antichissima è la Salaria: all'epoca della Repubblica giungeva solamente fino a *Reate* (Rieti); Augusto nel 17 a. C. la prolungò fino a Fermo facendola passare per *Interocrium* (Antrodoco) e *Ausculum* (Ascoli). Essa valicava l'Appennino sotto al Terminillo.

Da Ascoli un diverticolo portava a *Truentum* (presso Porto d'Ascoli). Al XXXV miglio da Roma si staccava da questa la Via Caecilia che andava direttamente ad *Hatria*. Da questa strada ne partiva un'altra, la quale, ad oriente degli Appennini, univa l'Italia Centrale alla Meridionale, la Claudia Nova, che terminava a *Corfinium*, e che era continuata da un'altra fino alla Via Appia.

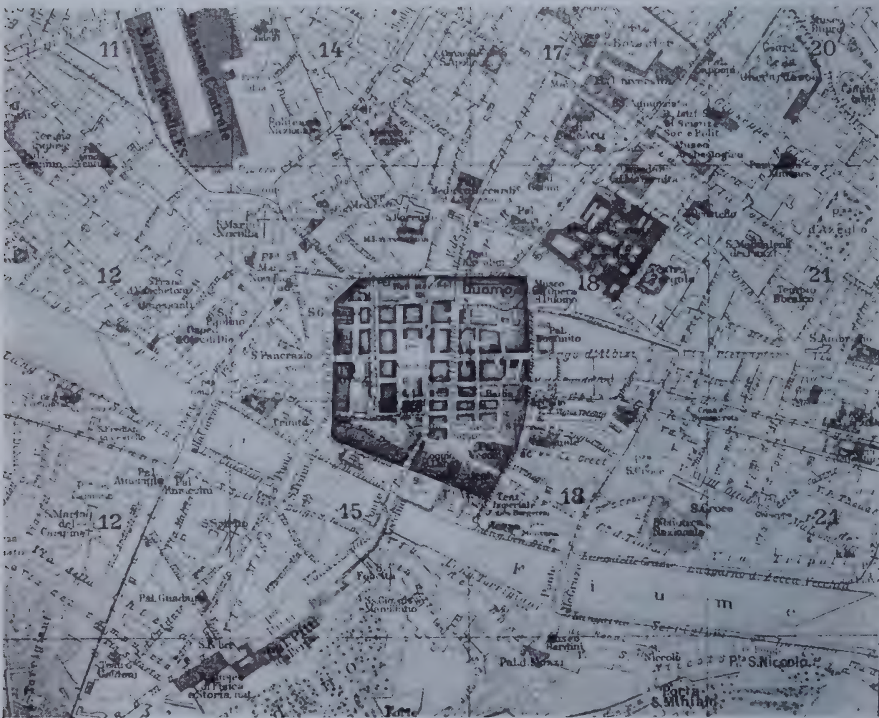
Il traforo del passo del Furlo opera di Vespasiano

La Via Flaminia conduceva da Roma a Fano e ad *Ariminum* (Rimini). La sua costruzione risale al censore C. Flaminio, il quale fra il 220 e il 219 riunì in una unica strada vari tratti di vie già esistenti, costruendo così una arteria che usciva da Roma dalla *porta Fontinalis* della cerchia Serviana (poi dalla *porta Flaminia* delle mura di Aureliano), e che quindi andava a *Narnia* (Narni), (con un diverticolo per *Spoletium* (Spoleto)), Fano e Rimini. L'Appennino veniva valicato a *Petra Pertusa* (Passo del Furlo) ove Vespasiano aprì una galleria, in cui ancora oggi passa la grande arteria moderna. Quasi tutte le altre opere d'arte, numerosissime su questa via, risalgono ad Augusto, il quale nel 27 a. C. la restaurò completamente.

La Via Cassia metteva in comunicazione l'Urbe con la Toscana, passando per *Sutrium* (Sutri), *Volsinii* (Bolsena), *Clusium* (Chiusi), *Arretium* (Arezzo) e *Florentia* (Firenze), ove si tripartiva; un ramo andava a *Pisae* (Pisa), uno a *Luca* (Lucca), uno a *Faventia* (Faenza) incontrando quivi la Via Aemilia. L'origine di questa strada è ignota: essa deve esser distinta dalla Via Clodia, la quale, staccandosi dalla Cassia presso La Storta, attraversava la Maremma, e andava a terminare a *Rusellae* in Etruria.

La Via Aurelia, coordinando antichi itinerari costieri, convogliava a Roma il traffico della Gallia. Dall'Urbe essa puntava direttamente verso il mare che raggiungeva a Palo; da qui lungo

la costa andava a *Cosa*, ove in un primo tempo terminava; venne poi prolungata fino a *Luna* (presso la Magra), e quindi, nel 109 a. C. fino a *Genua* (Genova) col nome di AEMILIA SCAURI. Qui poi si congiungeva con il sistema stradale dell'alta Italia per continuare nella Gallia, con il nome di IULIA AUGUSTA a cui poi si sostituì quello di VIA AURELIA.



FIRENZE ROMANA ATTRAVERSATA DALLA VIA CASSIA

Molto sviluppata era la rete stradale dell'Italia Settentrionale, e faceva capo a due arterie principali: la AEMILIA e la POSTUMIA.

L'AEMILIA continuava la FLAMINIA oltre Rimini, per *Bononia* (Bologna), *Mutina* (Modena) e *Parma* (Parma) fino a *Placentia* (Piacenza); fu costruita dal console M. Emilio Lepido nel 187 a. C. dopo le sue vittorie sulle popolazioni Liguri. Per evitare gli allagamenti essa fu fatta su di un piano artificiale rialzato. In epoca imperiale fu prolungata per *Mediolanum* (Milano), *Vercellae* (Vercelli) ed *Eporedia* (Ivrea), fino ad *Augusta Praetoria* (Aosta), da dove altre

due strade valicavano le Alpi per i passi del Piccolo e del Gran San Bernardo. Un altro ramo da Piacenza per *Ticinum* (Pavia) ed *Augusta Taurinorum* (Torino) giungeva a *Segusio* (Susa) per dirigersi poi verso la Gallia.

Da Parma si staccavano due vie: per Lucca, e *Luna;* un'altra da Modena conduceva a Verona e un'altra ancora da Modena per *Patavium* (Padova) giungeva ad *Altinum* (Altino). Padova a sua volta era congiunta a Rimini per mezzo di una via costiera, la Popilia, costruita nel 139 a. C.

L'altra strada importantissima è la Postumia, che univa il Tirreno all'Adriatico, partendo da Genova e toccando *Dertona* (Tortona), Piacenza, Verona, *Vicetia* (Vicenza), *Opitergium* (Oderzo) – con un diverticolo per Altino e *Concordia* (Portogruaro) – e arrivando ad Aquileia. Non tutta la via è opera del console Postumio ma molti tratti si devono ad Augusto. La Via Iulia-Augusta invece da Tortona per *Vada Sabatia* (Vado) e *Albintimilium* (Ventimiglia) entrava in Gallia, ove lungo la costa proseguiva fino al Rodano, incontrando ivi la Via Domitia. A tale strada venne nel II secolo esteso il nome di Via Aurelia.

Da *Aquae Statiellae* un'altra strada passava per *Pollentia* (Pollenza) e terminava a Torino. Da Verona vi era una via diretta per Brescia, Bergamo e Como. Due vie da *Clavenna* (Chiavenna) passavano le Alpi a *Cunus Aureus* (Spluga) e a Passo del Giulio, scendendo a *Curia* (Coira). Da Verona una strada si dirigeva verso le Alpi: presso *Pons Drusi* (Bolzano) si biforcava per il Resia e il Brennero.

Tridentum (Trento) era unito ad Altino dalla Via Claudia Augusta. Le Alpi Carniche erano valicate da tre vie: l'una proveniente da Aquileia e per Monte Croce diretta ad *Aguntum* (Lienz) una seconda che si staccava dalla precedente presso *Iulium Carnicum* (Zuglio) e che conduceva a *Virunum;* la terza infine da Aquileia per le valli del Natisone e dell'Isonzo passava le montagne a Caporetto e sboccava a *Santicum*. Da questa ultima dilagò la torma barbarica di Attila, per salvarsi dalla quale gli abitanti di Altino emigrarono sulla laguna e diedero origine a Venezia.

Aquileia era anche unita a *Nauportus* (Nauporto) attraverso le Alpi Giulie, ulteriormente a *Tergeste* (Trieste) e infine a *Tarsatica* (Fiume). Partendo da Trieste la Via Flavia conduceva a Pola, mentre da questa città un'ulteriore percorso si dirigeva alla volta di Fiume.

Passando all'Italia insulare si può vedere come la rete stradale della Sicilia fosse formata da una serie di strade costiere e da alcune trasversali interne.

Da *Messana* (Messina) partiva la VIA VALERIA (POMPEIA) – di età repubblicana – che finiva a *Thermae Imereae* (Termini Imerese), da qui la litoranea proseguiva per *Panhormus* (Palermo) e internandosi giungeva a *Lilybaeum* (Marsala), – con un diverticolo per *Drepanum* (Trapani) – proseguiva poi per *Thermae Selinuntiae* (Selinunte), *Agrigentum* (Agrigento), *Gela, Syracusae* (Siracusa), *Catina* (Catania), ove si incontrava con l'altra strada proveniente da Messina.

Nell'interno si notava la Catania-Termini Imerese, la Catania-Agrigento e la Agrigento-Palermo.

Anche molto sviluppata era la rete stradale sarda che comprendeva una litoranea orientale da *Caralis* (Cagliari) a *Olbia* (Terranova) e *Tibula* (Castel Sardo), e una occidentale da Cagliari a *Othoca* (Oristano), *Turris Libysonis* (Porto Torres) e *Tibula*.

Nell'interno erano importanti la *Caralis-Biora-Olbia* e la *Caralis-Othoca-Hafa* (nei pressi di Ittiri) cui facevano capo le arterie minori.

In Corsica degna di nota è la via da *Palla* (Porto Vecchio) a *Mariana* (presso Bastia).

LA RETE STRADALE IN GALLIA

La rete stradale romana in Gallia seguiva un piano prestabilito poichè serviva ad accentrare commerci e traffici verso *Lugdunum* (Lione) e verso la costa mediterranea, da dove più facili erano le comunicazioni con l'Italia e con Roma.

Questa rete, che in larga parte ha usato di più antichi tratturi e sentieri, è per la quasi totalità opera degli imperatori Augusto, Tiberio e Claudio.

Dall'Italia si andava in Gallia per la VIA IULIA AUGUSTA, posteriormente AURELIA, che da Vado, sempre costeggiando il mare, giungeva ad *Arelate* (Arli), dopo aver toccato Ventimiglia, *Forum Iuli* (Fréjus) e *Massilia* (Marsiglia). Verso la penisola Iberica questa via era continuata dalla VIA DOMITIA, la più antica strada gallica, che dopo Arli toccava *Nemausus* (Nîmes) e *Narbo Martius* (Narbona) entrando poi in Spagna.

Il Monginevra era valicato dalla strada che proveniva da Torino, che scendeva in Gallia per *Brigantio* (Briançon) e che raggiungeva a *Valentia* (Valence) la valle del Rodano, dopo essere passata per *Vappincum* (Gap); da questa si distaccavano delle diramazioni per *Arelate* (Arli) a sud e *Vienna* (Vienne) a nord.

Da Aosta partivano due strade che passavano le Alpi al Piccolo e al Gran San Bernardo. La prima, valicato il monte *in Alpe Graia* (Piccolo San Bernardo), scendeva a *Bergintrum* (Bourg-Saint-Maurice) e da qui per *Darentasia* (Moutiers-en-Tarentaise), *Lemincum* (Lemenc [Chambéry]), *Augusta Tricastinorum* (Aouste) si giungeva sia a *Vienna* che a Lione. L'altra, passata l'*Alpis Poenina* (Gran San Bernardo), scendeva a *Octodurus* (Martigny), contornava a settentrione il Lemano fino a *Genava* (Ginevra) e si ricongiungeva alla precedente ad Aouste. Dai pressi di *Lousonna* (Losanna) si staccava un diverticolo, che per *Aventicum* (Avenches) giungeva ad *Augusta Rauricorum* (Augst), ove si univa alla grande arteria del Reno. La via del Piccolo San Bernardo è con ogni probabilità quella che percorse Annibale quando scese in Italia.

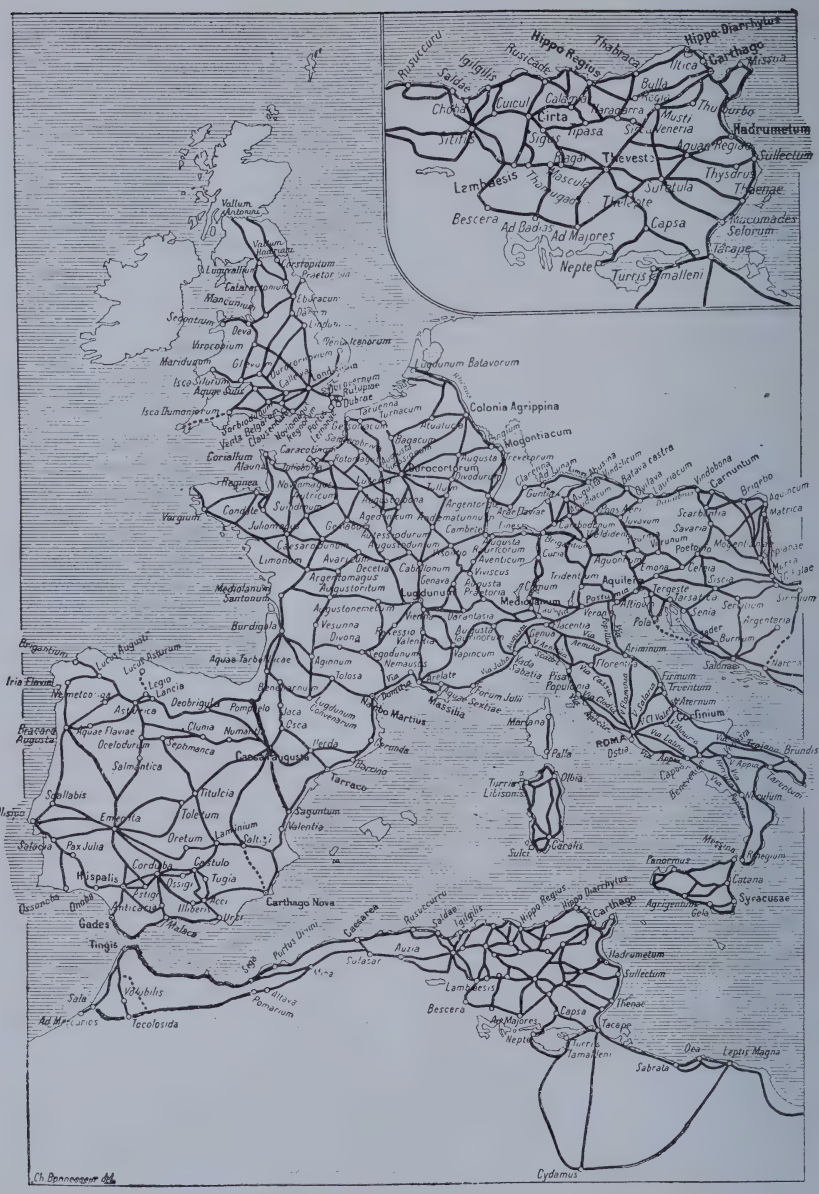
La spina dorsale del sistema gallico era data dalla grande strada che univa la via del Reno alla via del Mediterraneo. Essa partiva da Arli e passava per Vienna, Lione, *Cabillonum* (Châlon-sur-Saône), *Andematunnum* (Langres), *Divodurum Mediomatricorum* (Metz) e *Augusta Treverorum* (Treviri), giungeva a *Colonia Agrippina* (Colonia), incontrando qui la grande arteria nordica.

Questa partiva da *Augusta Rauricorum* (Augst, presso Basilea), da dove altre strade convogliavano il traffico verso la *Raetia* e il *Noricum*, andava ad *Argentoratum* (Strasburgo), da dove puntava direttamente su *Mogontiacum* (Magonza) e, costeggiando il Reno, toccava Colonia, per finire a *Lugudunum Batavorum* (Leida).

Non meno perfetto era il sistema nell'interno delle Gallie. Una grande arteria, da Narbona, per *Tolosa*, a *Burdigala* (Bordeaux) univa il Mediterraneo all'Atlantico, mentre una arteria minore correva da Tolosa ad *Aquae Tarbellicae* (Dax).

Da Lione, oltre a quelle già ricordate, partivano altre strade: importanti fra queste una che giungeva a *Mediolanum Santonum* (Saintes), una che arrivava fino all'oceano toccando *Roidumna* (Roanne) e *Caesarodunum* (Tours), raggiungendo la costa a *Portus Namnetum* (Nantes), e che poi risaliva fino a *Vorgium* (presso Quimper).

Due strade partivano da Châlon-sur-Saône: una verso oriente, la quale per *Vesontio* (Besançon) giungeva ad *Augusta Rauricorum*



La rete stradale nell' Europa occidentale e in Africa

e una verso occidente, che si dirigeva verso *Autessiodurum* (presso Auxerre) ove si biforcava; un ramo per *Agedincum* (Sens) e *Lutetia Parisiorum* (Parigi) giungeva a *Caracotinum* (presso Le Havre), l'altra per *Durocortorum* (Reims) arrivava a *Gesoriacum* (Boulogne).

Una grande quantità di strade minori univano i centri secondari fra loro ed alle grandi arterie, perfezionando così questa complessa ed organica rete stradale.

LA RETE STRADALE IN HISPANIA

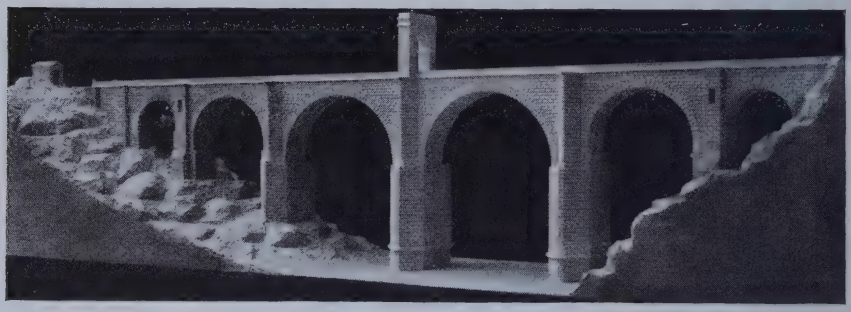
Dall'itinerario di Antonino si apprende che, oltre alle numerosissime vie minori, nella Spagna vi erano almeno trentaquattro vie

Ponte romano di Cangas de Onis in Spagna

maggiori, costituenti con le minori una complessa e ben organizzata rete di comunicazioni.

La più antica strada iberica sembra essere stata la Via Herculia, continuazione della Via Domitia della Gallia; il suo nome sarebbe un ricordo della leggenda secondo la quale Ercole, di ritorno dal suo celebre viaggio al giardino delle Esperidi, avrebbe percorso quell'itinerario per recarsi in Italia.

Questa arteria fu incominciata a costruire nel 120 a. C. e in pochi anni fu portata a termine. Superati i Pirenei a Perpignano – ove era il trofeo per le vittorie di Pompeo – la strada scendeva lungo la costa mediterranea toccando *Emporiae* (Ampurias), *Barcino* (Barcellona), *Tarraco* (Tarragona), *Saguntum* (Sagunto), *Valentia* (Valenza), per terminare a *Carthago Nova* (Cartagena). Essa fu poi



Ponte di Alcantara (Plastico nella Mostra della Romanità)

completamente rifatta e prolungata da Augusto, onde prese il nome di Via Augusta: per *Castulo* (Cazlona) andava a *Corduba* (Cordova) e *Hispalis* (Siviglia), tornando a vedere il mare a *Gades* (Cadice), ove terminava. Da Cartagena un'altra strada per *Illiberri* (Granata) andava a *Malaca* (Malaga) e terminava poi a *Gades*. Un'altra via si diramava da *Castulo* per *Urci* (presso Almeria).

Altra via assai antica è quella che, partendo da Tarragona, penetrava nell'interno giungendo a *Caesaraugusta* (Saragozza) dopo aver toccato *Ilerda* (Lerida); da Saragozza proseguiva per *Numantia* (Numanzia) e *Clunia* (presso Aranda), terminando ad *Asturica* (Asturgas). Da Lerida una corta strada conduceva ad *Osca* (Huesca). Dall'importantissimo nodo stradale di Saragozza si diramavano molte vie in tutte le direzioni: una andava a *Iaca*, tra questa località e *Iluro* (Oloron, presso Pau) valicava i Pirenei e terminava poi ad *Aquae Tarbellicae* (Dax); un'altra saliva a *Pompaelo* (Pamplona) – da dove una diramazione passava in Gallia – e scendeva poi a *Legio VII Gemina* (Leon), Asturgas e *Brigantium* (La Coruña); una infine scendeva a Cartagena passando per *Saltigi*.

Strada importantissima era la Via Argentea, chiamata così perchè su di essa si svolgeva il traffico delle miniere di argento: aveva

inizio ad *Emerita Augusta* (Merida), passava poi per *Salmantica* (Salamanca) e terminava ad *Asturica*; nei pressi di Carceres si staccava una diramazione per *Bracara Augusta* (Braga).

Anche da Merida si irradiava una fitta rete di strade; fra queste ricorderemo solo le più importanti: quella per *Toletum* (Toledo), *Titulcia* (presso Baiona) e Saragozza, quella per Cordova e Malaga, quella per Siviglia e Cadice e quella per *Olisipo* (Lisbona) con tre rami, uno diretto, uno per *Salacia* (Alacer do Sal) e uno per *Scallabis* (Santarem) e, infine, quella per *Italica* e *Hispalis*.

Finalmente è da ricordare la grande litoranea oceanica che partiva dalla strada di *Brigantium*, toccava *Bracara* e *Olisipo* e terminava a *Ossonoba* (Faro) da dove veniva proseguita nell'interno del paese fino a Siviglia.

LA RETE STRADALE IN BRITANNIA

Il sistema stradale britannico aveva il suo centro a *Londinium*, (Londra), da dove irraggiavano per tutto il paese numerose vie. La prima strada è quella che si dirigeva da *Londinium* a *Durovernum* (Canterbury) e da qui si diramava verso i tre principali porti della Manica – sbocco naturale dei commerci verso il continente – *Rutupiae* (Richboroug), *Dubrae* (Dover), e *Portus Lemanis* (Lympne). La continuazione di questa strada verso l'interno era la via che per *Verulamium* (presso St. Albans), *Durocobrivae* (Dunstable), saliva a *Deva* (Chester), da dove un diverticolo arrivava a *Segontium* (Caernarvon). Qui si bipartiva: un ramo andava ad *Eburacum* (York) mentre l'altro saliva verso il nord toccando a *Luguvallium* (Carlisle) il vallo di Adriano, e proseguiva poi fino al vallo di Antonino.

Un'altra strada, molto importante, che partiva da Londra, e che arrivava, come la precedente al vallo di Antonino, era quella che passava per *Durolipons* – ove incontrava un'altro braccio partito anche esso da Londra, ma passante per *Camulodunum* (Colchester) – *Durobrivae* (Castor), *Lindum* (Lincoln), *Eburacum*, *Corstopitum* (Corbridge), superava il vallo di Adriano e terminava a quello di Antonino presso la moderna Cramond. Queste due strade avevano un valore essenzialmente strategico.

Da Londra verso l'ovest vi era la via che andava a *Calleva* (Silchester) ove si tripartiva, un ramo scendeva a *Clausentum* (presso

Southampton) e *Noviomagus Regnorum*; un'altra andava a *Durnovaria* (Dorchester) e a *Isca Dumnoniorum* (Exeter); il terzo per *Aquae Sulis* (Bath) e *Venta Silurum* (Caerwent) andava a *Maridunum*

Londra romana con il ponte sul Tamigi

(presso Carmarthen) ove incontrava un diverticolo che si era staccato dalla stessa via presso *Spinae* (Speen) passando per *Glevum* (Glouchester).

L'unica strada che non faceva capo a Londra era quella che traversava diagonalmente l'isola da *Lindum* a *Isca Dumnoniorum*, e che toccava *Durocornovium* (Cirencester) e *Aquae Sulis*.

LA RETE STRADALE NELL'EUROPA CENTRALE

Nelle sue grandi linee la rete stradale romana nell'Europa centrale era così costituita: una grande strada, più strategica che commerciale, lungo il Limes, a cui conducevano una serie di strade irradianti dai valichi alpini; ad una certa distanza da questa ne correva un'altra parallela, che era una specie di strada di arroccamento, costruita più con intenti militari che non civili e commerciali.

I principali costruttori di queste strade furono i generali di Augusto, durante le guerre germaniche, poi gli imperatori Tiberio, Claudio e Adriano; importantissimi lavori furono fatti alla fine del II secolo e durante il III, quando incominciò a profilarsi all'orizzonte la minaccia barbarica, e al tempo delle prime lotte contro gli invasori.

La limitanea – prosecuzione di quella del Reno – aveva inizio ad *Argentoratum* (Strasburgo), da dove si dirigeva ad *Arae Flaviae* (Rottweil) per risalire poi verso il nord fino a *Clarenna* (Cannstadt), puntando quindi verso oriente, incontrando il Danubio ad *Abusina* (Eining); da questo punto essa seguiva sempre il fiume, che costituiva la frontiera contro i barbari. Toccava così *Castra Regina* (Ratisbona), *Castra Batava* (Passau), *Ovilava* (Wels), *Lauriacum* (Lorch), *Vindo-*

La rete stradale nell'Europa orientale

bona (Vienna), *Carnuntum* (Deutsch-Altenburg), *Brigetio* (O-Szöny), *Aquincum* (O-Buda), ove, sempre seguendo il fiume, piegava a sud, *Mursa* (Essek) e *Sirmium* (Mitrovitz). Da questa città si dirigeva verso l'Europa orientale, e ne vedremo in seguito l'ulteriore percorso.

Nell'ultimo tratto, fra Vienna e Mitrovitz, tratto di eccezionale importanza strategica poichè il confine lasciava scoperto il proprio fianco al nemico, essa era doppiata da tre strade di arroccamento, con inizio rispettivamente a *Vindobona*, *Carnuntum* e *Brigetio*, che con-

fluivano a *Sopianae* (Pecz) e da qui, riunite, proseguivano fino ad *Antianae* (Baán), ove incontravano la limitanea.

L'altra grande trasversale di questa regione dell'Impero aveva inizio ad *Augusta Rauricorum*; andava direttamente a *Brigantium* (Bregenz) e quindi a *Veldidena* (Wilten, presso Innsbruck), *Vipitenum* (Vipiteno), *Aguntum* (Lienz), *Teurnia* (St. Peter im Holz), *Virunum* (Klagenfurt), *Celeia* (Cilli), *Poetovio* (Petovio) e raggiungeva quindi a *Mursa* la limitanea.

Vediamo ora le strade che partendo dall'Italia intersecavano queste due trasversali.

La prima è quella che, partita da *Clavenna* e valicato lo spartiacque con due rami, uno a *Tervessedo* e uno a *Tinnetio* (Tinzen), scendeva a *Curia* (Coira); da qui proseguiva per *Brigantium* – ove incontrava la via da *Augusta Rauricorum* a *Sirmium* – e per *Augusta Vindelicorum* (Augusta) raggiungeva ad *Abusina* la limitanea. Un'altra via è quella che si distaccava dalla rete padana a Trento, saliva a *Pons Drusi* (Bolzano), e valicato il Brennero scendeva in Rezia a *Veldidena*, quindi per *Pons Aeni* (Pfünzen) raggiungeva *Castra Batava*.

Da Aquileia partiva una strada – già ricordata – la quale per *Aguntum* e *Teurnia* si dirigeva a *Iuvavum* (Salisburgo) e quindi a *Ovilava*. Da Aquileia per *Emona* (Lubiana) *Celeia* e *Poetovio* un'altra strada saliva verso il nord a *Savaria* (Szombathély) e *Scarbantia* (Soprom), terminando a *Vindobona:* per questa marciarono le legioni di Traiano quando egli si accinse alla conquista della Dacia.

Sirmium era il punto terminale anche di un'altra via, quella che partiva da Lubiana e toccava *Siscia* (Sissek). Infine una litoranea partiva da Trieste e costeggiava l'Adriatico toccando *Iader* (Zara) e *Salona* (presso Spalato); essa è molto antica poichè data ancora dalla Repubblica.

LA RETE STRADALE NELL'EUROPA ORIENTALE

La strada romana più antica dell'Europa orientale è senza dubbio la Via Egnatia, l'arteria che continuava la Via Appia nella penisola balcanica: la sua costruzione rimonta al periodo fra il 146 e il 120 a. C.

Essa aveva origine a *Dyrrhachium* (Durazzo) di fronte a Brindisi, sulla sponda opposta del canale d'Otranto, traversava la penisola toccando *Heraclea* (Bitoli), *Edessa* e *Pella* (H. Apostolos) e termi-

nava a *Thessalonica* (Salonicco), da dove un'altra strada ne costituiva come il prolungamento, lungo la costa dell'Egeo, per *Amphipolis* e *Traianopolis*, fino a *Byzantium* (Costantinopoli).

La limitanea, in cui in questo tratto fecero grandi lavori Tiberio prima e Traiano poi, da *Sirmium* andava a *Singidunum* (Belgrado), *Viminacium* (Kostolak), *Drubetae* (Turnu Severin) – ove un ponte lungo più di un Km. varcava il Danubio – *Ratiaria* (Artcher), *Oescus* (Gigen), *Durostorum* (Silistria) e *Troesmis*, e arrivava a *Istrus* sul

La «Tabula Traiana» alle Porte di Ferro sul Danubio
(Plastico alla Mostra della Romanità)

Mar Nero. Da questa città una litoranea costeggiava il mare fino a Costantinopoli, toccando *Tomis* (Tomi), *Odessus* (Varna) e *Anchialus* (Ankiolu).

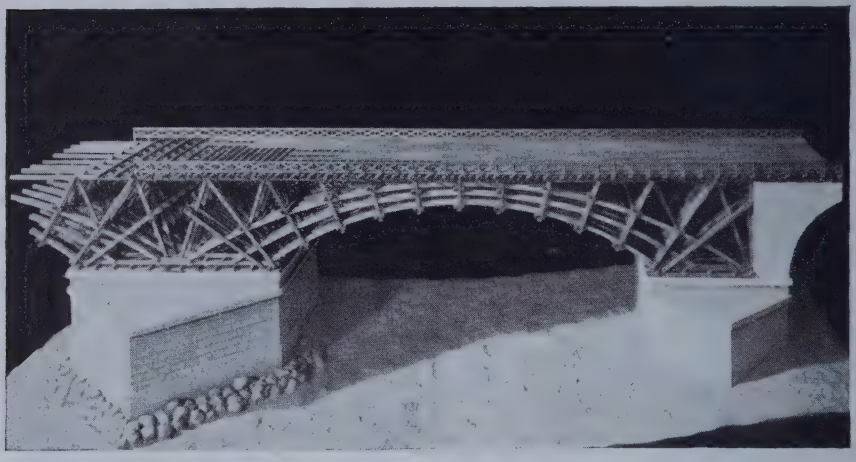
Da *Viminacium*, presso *Singidunum*, partiva la strada che penetrava in Dacia: essa è opera di Traiano e risale agli anni immediatamente successivi alla conquista di questa regione; per *Tibiscum* (Kavaran), *Sarmizegetusa* (Varhely) e *Apulum* (Karlsburg) giungeva a *Potaissa* (Torda) e *Porolissum*.

Da *Drubetae* un'altra via andava a *Romula* (Resca) prima e a *Sarmizegetusa* poi. Da *Oescus* una strada andava ad *Apulum*. Da qui, traversando vasti territori, una arteria giungeva fino al Danubio, congiungendosi, quasi alle foci di esso, con la via danubiana. Altre vie minori completavano questa rete dell'odierna Rumania.

Da *Viminacium* si staccava anche un'altra strada, che traversava diagonalmente tutta la penisola, toccando *Naissus* (Nisch), *Serdica* (Sofia), *Adrianopolis* (Edirne) e arrivava a Bisanzio.

La litoranea da *Salona* continuava per *Narona* (Vido), *Scodra* (Scutari), *Lissus* (Alessio) scendendo fino a *Nicopolis* (Azio); costeggiava poi il golfo di Corinto e andava a terminare ad Atene.

Da *Lissus* partiva una via che sboccava sulla litoranea a *Ratiaria*, dopo aver toccato *Naissus*.



Ponte sul Danubio a Turnu Severin (Plastico alla Mostra della Romanità)

Da Atene, per *Larisa*, si poteva giungere a Salonicco sulla Egnatia. Atene era anche unita da una grande strada a Corinto nel Peloponneso. Qui vi era una importante arteria sia lungo le coste del golfo che lungo l'Adriatico, da Corinto a Patrasso, a Olimpia e a Pilo. Due diagonali traversavano poi la penisola, una da Corinto a Tegea, Messene e Pilo, e una da Olimpia a Megalopoli e Sparta.

LA RETE STRADALE IN ASIA

In Asia i Romani trovarono molte strade, di modo che quivi più che costruire *ex novo* dovettero riattare e in molta parte lastricare la rete stradale preesistente, organizzarne i vecchi tronchi e costruirne a completamento dei nuovi.

Fra le strade preesistenti la più importante era senza dubbio la Via Regia di costruzione persiana, che da Efeso conduceva a Susa.

Una grande costiera, che partiva dal Mar Nero, forse da *Dioscurias* (Iskuria), certamente da *Trapezus* (Trebisonda), contornava tutta l'Asia Minore, congiungendone tutti i principali centri. Toccava pertanto *Amisus* (Samsum), *Amastris* (Amasra), giungeva quindi al Bosforo, proseguendo per *Nicomedia* (Ismid) e costeggiava poi i Dardanelli; seguiva passo a passo la costa passando per *Pergamum* (Pergamo), *Smyrna* (Smirne), *Ephesus* (Efeso), *Miletus* (Mileto), *Halicarnassus* (Alicarnasso), *Cnidus*, *Patara* (Patera), *Myra* (Myri), *Attalea* (Adalia), *Aspendus* (Balkyz), *Side* (Eski Adalia), *Celenderis* (Chelendreh), *Soli* (Mersina), si internava a *Tarsus* (Tarso) e finalmente terminava ad *Antiochia* (presso Alessandretta), dopo essere passata per *Issus*, il cui luogo però non è esattamente identificato.

Varie strade percorrevano in senso longitudinale l'Asia Minore, addentrandosi poi verso le città della Persia.

Da *Nicomedia* partiva una via antichissima, che venne acquistando molta importanza con la conquista romana, sia per le colonie che furono fondate lungo il suo percorso, sia per l'ingente traffico che su di essa si svolse. Essa toccava *Bithynium* (Boli), *Gangra* (Tschangra), *Amasia* (Amasia), *Neocaesarea*, *Nicopolis* (Piurk), *Elegia* dirigendosi poi verso *Artaxata*. Da *Pergamum* un'altra via per *Dorylaeum* (Eskischehr) e *Ancyra* (Ankara) andava a raggiungere la precedente a *Gangra*.

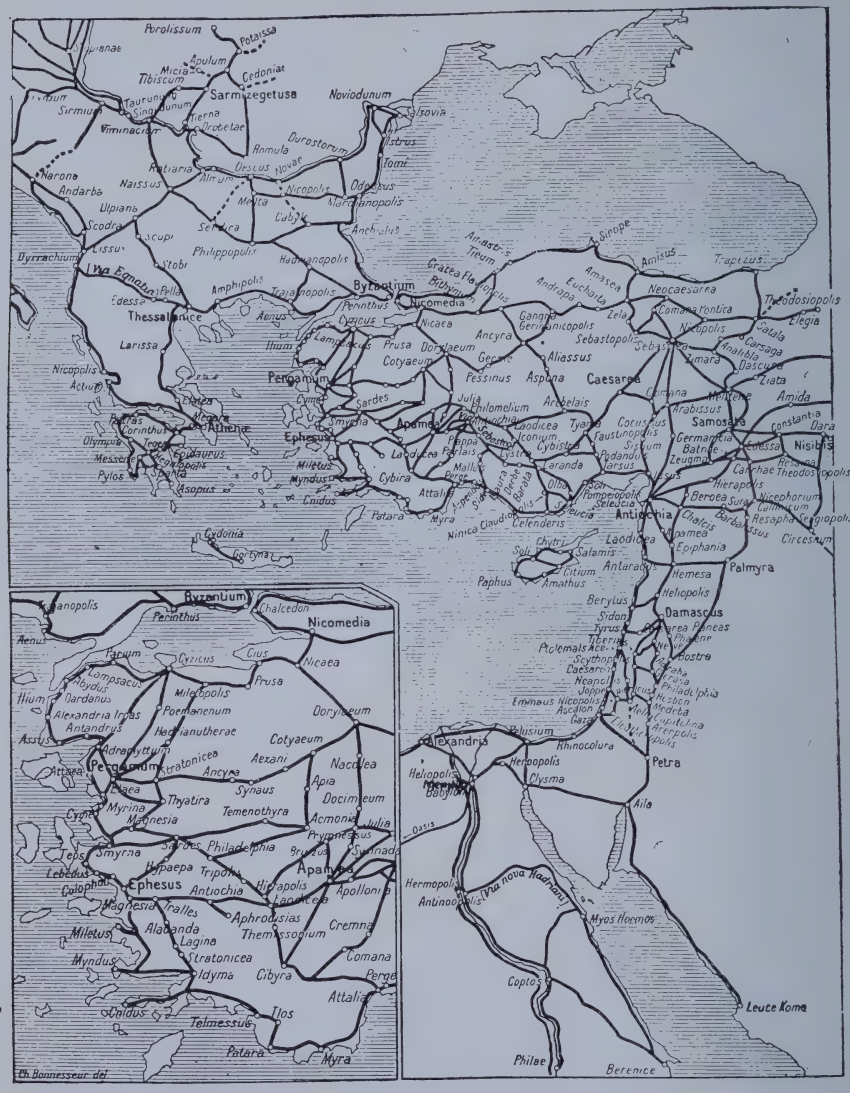
Da Efeso ne partiva una che percorreva in parte il tracciato della Via Regia: essa fu rimodernata da M. Aquilio verso il 130. Toccava *Tralles* (Aidin Güzelhissar), *Laodicea*, *Apamea* (Dinar), *Iconium* (Conia) e raggiungeva a *Tarsus* la via costiera.

Nel senso trasversale erano assai importanti la *Sebastea* (Sivas) – *Caesarea* (Kaisari) – *Laranda* e la *Satala-Melitene* (Malatia).

Pergamo, Efeso, Apamea, Sebastea e Melitene erano poi nodi stradali notevolissimi da cui si irradiavano, oltre alle già ricordate vie, altre minori che completavano questa complessa e complicata rete, il cui valore strategico era grandissimo nella economia imperiale romana.

Al sistema dell'Asia Minore era strettamente connesso quello dell'Asia Anteriore, costituito da tre grandi arterie discendenti da nord a sud, intersecate da numerose trasversali, cui si aggiungeva una fittissima rete di strade minori e di vie carovaniere, che solo la fotografia aerea ha oggi permesso di riconoscere. Esse erano fre-

quentissime intorno alle grandi città carovaniere e fra queste e il mare. Nel nostro brevissimo e sommario studio però ci limiteremo a esaminare solo quelle più importanti.



La rete stradale in Oriente

Lungo la costa correva da tempo immemorabile una strada su cui erano passati sia gli eserciti dei Faraoni sia le carovane risalenti dall'Arabia: essa cominciava ad *Antiochia*, in prosecuzione della

Sebastea-Issus, e scendeva a *Laodicea* (Lâdikîe), *Berytus* (Beirut), *Sidon* (Saida) e *Tyrus* (Sûr), *Caesarea*, *Diospolis* (Naplusa), *Ascalo* e *Gaza*, dirigendosi poi verso l'Egitto.

Da *Nicephorium*, sull'Eufrate – in prosecuzione della via *Satala*, *Metilene*, *Samosata*, *Nicephorium* – cominciava la limitanea, di eccezionale importanza strategica e di grande utilità commerciale, la quale scendeva a *Palmyra*, *Bostra* (Bosra), *Petra*, e continuava poi verso il Mar Rosso fino a *Leuce Koma*. Fra queste due vie correva la *Beroea* (Aleppo) – Damasco-Gerusalemme.

Tra queste, come ho già detto, vi erano molte trasversali, tra cui notevoli quelle che sboccavano ad *Antiochia*, quella che partiva da *Palmyra* assorbendone tutto il traffico carovaniero, e quella che da *Petra* andava a *Gaza*, convogliando al Mediterraneo i prodotti dell'Arabia Felice.

LA RETE STRADALE IN AFRICA

Strettamente connessa alle condizioni geografiche del paese, e quindi al corso del Nilo, era il sistema stradale egiziano.

Due grandi strade, provenienti da *Alexandria* (Alessandria) e *Pelusium* (presso Damietta) – continuazione della via costiera palestinese – risalivano il Delta fino a *Memphis* (Menfi) a occidente e a *Babylon* (corrispondente al Cairo) ad oriente. Quivi sfociava la strada di *Clysma* (presso Suez) che riuniva i traffici dell'Arabia e della limitanea siro-persiana. Da queste due città le due strade risalivano il grande fiume sulle due sponde fino oltre alle prime cateratte, costituendo come la spina dorsale del sistema, da cui si dipartivano le carovaniere per le oasi libiche a ovest e le vie per il Mar Rosso a est. Fra queste ultime è da ricordare la VIA NOVA HADRIANI da *Antinoupolis* a *Myos Hormos*, costruita da Adriano per tentare di accentrare il traffico di *Coptus* (Keft) nella città fondata in onore del suo favorito.

Da Alessandria partiva la grande litoranea nord-africana, che giungeva ad affacciarsi sull'Atlantico, da cui si distaccavano le strade di penetrazione verso l'interno. La strada percorreva prima la provincia occidentale dell'Egitto, poi a *Catabathmus* penetrava nella Marmarica e quindi giungeva all'altipiano Cirenaico, a *Hippon* ed *Apollonia*, e, abbandonato per breve tratto il mare, saliva a Cirene, ridiscendendo a toccare la costa a Tolemaide, e costeggiando poi la Grande Sirte arrivava nella Tripolitania passando per *Leptis*

Magna, Oea (Tripoli) e *Sabratha*, donde alcune vie volgevano all'interno, e terminava a *Tacape* (Gabes). Da *Leptis Magna* a *Tacape* per *Cydamus*, correva una grande via ad arco di cerchio, una specie di limitanea, che univa alla costa i varî presidi del Gebel. La litoranea oltre *Tacape*, seguendo la costa, per *Sullectum* (Sallakte) ed *Hadrumetum* (Susa), giungeva a Cartagine e proseguiva oltre per *Hippo Diarrhytus* (Biserta), *Hippo Regius* (presso Bona), *Rusicade* (Philippeville), *Rusuccurru* (Tigzirt), *Caesarea* (Scerscel), *Siga* e finalmente arrivava alle colonne d'Ercole, a *Tingis* (Tangeri), affacciandosi sull'Atlantico, che costeggiava poi per breve tratto fino a *Sala* (Rabat), il più distante presidio romano del continente africano.

Ponte fra Batnia e Biskra in Algeria

Questa era senza dubbio la via più importante sia strategicamente che commercialmente; ma esisteva una fitta rete di strade e di carovaniere, specialmente nella *Proconsularis* e nella *Mauretania Caesariensis*, che univano le innumerevoli colonie fra loro, e agevolavano il trasporto dei prodotti alla costa. Ricorderemo qui solo le principalissime.

Di notevole importanza strategica era la strada costruita da Tiberio, che univa *Tacape* a *Theveste* (Tebessa), base delle operazioni militari per la conquista delle regioni interne, e poi anche perchè

in seguito si raccorderà al sistema difensivo traianeo, i cui principali centri erano *Lambaesis* (Tezalet) e *Thamugadi* (Timgad). Più a mezzogiorno di questa e parimenti di alto valore strategico era la *Telepte* (Medinet-Kedima) – *Gemellae* (Mlilî), che risaliva poi a *Lambaesis*.

Di grande valore per la penetrazione verso l'interno era la via da Cartagine a Tebessa.

Da Cartagine partiva anche un'altra strada, parallela alla litoranea, che nella *Mauretania Tingitana* fungeva da via limitanea. Essa toccava *Bulla Regia* (Hammam-Daradi), *Naraggara* e *Thibilis* (Annuna) e da qui puntava direttamente verso ovest per *Cirta* (Costantina), *Sitifis* (Setif), *Sufasar* (Amora), *Mina* (Relizan), *Volubilis* e sboccava sull'Atlantico a *Sala*. Altre vie, di secondaria importanza, completavano il sistema.

I GRANDI SISTEMI E I GRANDI CENTRI

Mirabile è l'organicità della rete stradale romana: pur essendo state costruite le strade in uno spazio di tempo che supera il mezzo millennio di anni, pur avendo dovuto tener conto i costruttori dei più o meno rudimentali sistemi di comunicazioni esistenti precedentemente alla conquista romana, tuttavia si notano nel sistema romano una unità e una organicità veramente stupefacenti.

Guardando una carta delle strade romane balzano subito agli occhi in modo evidente le linee principali del sistema: una grande strada litoranea lungo tutte le coste del Mediterraneo e una grande limitanea lungo tutti i confini terrestri, alcune importanti vie di comunicazione fra queste, e finalmente in ogni regione alcuni centri stradali, da cui si diramavano delle vie in tutte le direzioni.

Di carattere essenzialmente commerciale era la via lungo il Mediterraneo: essa aveva inizio e termine alle colonne di Ercole, costeggiando nel suo lungo cammino costantemente il mare. Era costituita dalla Via Herculia in Spagna, dalla Domitia e dalla Iulia Augusta in Gallia, dall'Aurelia in Italia fino a Roma, dal primo tratto dell'Appia, dalla Domitiana e dalla sua prosecuzione, dalla Popilia, dalla litoranea ionica, da quella adriatica fino ad Aquileia, dalla litoranea istro-albanese-greca, dalla prosecuzione della Egnatia fino a Bisanzio. In Asia vi era prima la costiera dell'Asia Minore e poi quella siro-palestinese, mentre in Africa vi era la grande litoranea da Alessandria a Tangeri. Coloro i quali avevano organizzato

questo anello intorno al Mediterraneo con pieno diritto potevano chiamarlo *Mare Nostrum!*

Da Leida, in prosecuzione sul continente dei *valla* britannici, partiva la limitanea, la quale, seguendo il lunghissimo corso dei due più grandi fiumi di Europa, il Reno e il Danubio, dopo migliaia di chilometri giungeva al Mar Nero, costeggiandone le sponde europea ed asiatica; da qui, traversata l'Asia Minore e i deserti siriaci e palestinesi giungeva al Mar Rosso. In Africa si confondeva nel primo tratto con la costiera distaccandosene però a *Tacape*, da dove riprendeva la sua corsa lungo i deserti africani fino ad affacciarsi a *Sala* sull'oceano. Quasi ininterrottamente era protetta da opere difensive e costituiva il famoso *Limes;* non era però una di quelle cinture di difesa di cui oggi si circondano molti Stati, ma era la base per le manovre delle truppe, le quali, su di essa potevano rapidamente muoversi ed accorrere ove fosse stato necessario: la sua costruzione fu quindi piuttosto dettata dal concetto di guerra di movimento che non da quello di guerra statica.

Alcune grandi direttrici traversavano poi da est a ovest tutto l'Impero, congiungendone gli estremi: così la via da Merida in Spagna a Lione in Gallia, a Milano in Italia, a *Sirmium* nella Pannonia,a Bisanzio e, in Asia Minore, a *Nicomedia*, a *Sebastea* e ad *Artaxata*, una seconda era costituita dall'Appia, proseguita oltre l'Adriatico dalla Egnatia, mentre una terza, la antica Regia, traversava l'Asia Minore.

Tra le vie che traversavano l'impero da sud a nord è da ricordare la grande arteria gallica, che dal Mediterraneo saliva a Lione proseguiva fino ad *Andematunnum*, ove un ramo si dipartiva per Treviri, e terminava a *Gesoriacum*, dove confluiva il traffico britannico; si devono poi anche ricordare le vie che dall'Italia andavano al limes nordico.

D'altra parte, come ho già detto, vi erano i grandi nodi stradali, e tra questi vanno menzionati: in Spagna Cordova, Merida e Saragozza, in Gallia Lione e Reims, in Britannia Londra, in Italia Roma, Milano e Aquileia, nella penisola balcanica *Viminacium* e Durazzo; in Asia Minore Pergamo, Efeso e Apamea; Antiochia e Palmira nell'Asia Anteriore; Menfi, Cartagine, Tebessa, Costantina in Africa. Essi erano i veri gangli vitali della potenza commerciale e militare dell'Impero.

Questa così complessa e ben organizzata rete stradale, aveva, secondo i più recenti calcoli, uno sviluppo di circa Km. 300.000.

Le strade sono la parte più cospicua dell'eredità lasciata dall'Impero romano agli Stati che sorsero sui suoi territori. E questa rete stradale si è mantenuta fino ad oggi nelle sue linee essenziali, nelle sue grandi arterie: anzi con l'avvento delle strade ferrate si è assistito a questo interessante ricorso storico, di un significato veramente eccezionale, e cioè che le linee ferroviarie hanno ripreso integralmente ma indipendentemente da essi, i tracciati delle antiche vie romane. Unica differenza è che le montagne non si valicano ma si passano in galleria.

Prendiamo ad esempio l'Italia. Le grandi vie consolari si sono mantenute nel tracciato e spesso nel nome: da Roma partono ancora l'Appia, la Latina (ora Casilina), la Tiburtina, la Salaria, la Cassia, l'Aurelia, per non citare che le maggiori. Altre moderne vie hanno ripreso nella penisola il tracciato delle antiche vie, e non solo delle principali, ma anche delle secondarie e spessissimo anche dei minori diverticoli: così abbiamo ancora delle moderne strade statali sui percorsi della Aemilia, della Postumia, delle due Popiliae, della Traiana, della Domitia. I valichi alpini sono gli stessi: Piccolo e Gran San Bernardo, Monginevra, Brennero, Caporetto, Monte Croce Carnico.

Diamo uno sguardo alla carta della rete ferroviaria italiana: la Roma-Formia-Napoli-Potenza-Taranto-Brindisi segue per la massima parte l'Appia; la Roma-Civitavecchia-Livorno-Spezia-Genova fiancheggia costantemente l'Aurelia; la Roma-Foligno-Ancona si distacca raramente dalla Flaminia; la Pesaro-Bologna-Piacenza può identificarsi con l'Aemilia.

E quanto abbiamo detto per l'Italia potremmo ripeterlo con ugual risultato per la Spagna, la Francia, l'Inghilterra, la Germania, i Paesi Balcanici, la Turchia Asiatica, la Siria, la Palestina, l'Egitto e l'Africa del nord: solo che in questi ultimi paesi le vie di comunicazioni odierne hanno uno sviluppo nettamente inferiore a quello delle vie romane.

Tutte le grandi direttrici del traffico della odierna Europa non fanno altro che indirizzarsi sugli stessi tracciati percorsi dai Romani quindici o venti secoli fa.

Da Vitruvio (VII, 1, 1 e seg.) conosciamo la tecnica della costruzione di una strada romana: deciso il percorso si aprivano due fossi paralleli (*sulci*), a una distanza fra loro pari alla larghezza della via, in essi si ponevano di taglio delle pietre che costituivano i bordi del marciapiede (*crepidines*); veniva poi scavato il terreno della via fino al sodo, ove veniva posto uno spesso strato di grossi sassi che formavano il fondo della massicciata (*stratumen*), su questo si poneva uno strato di breccia, cocci e calcinaccio (*ruderatio*) e quindi uno strato di sabbia che fungeva da piano di posa dei grossi blocchi poligonali

La struttura di una strada in terreno asciutto e in terreno acquitrinoso
(Plastico nella Mostra della Romanità)

del lastricato (*summum dorsum*), levigati solo alla superficie. Nei bordi dei marciapiedi si ponevano di tanto in tanto delle pietre più alte che fungevano da paracarri (*gomphi*).

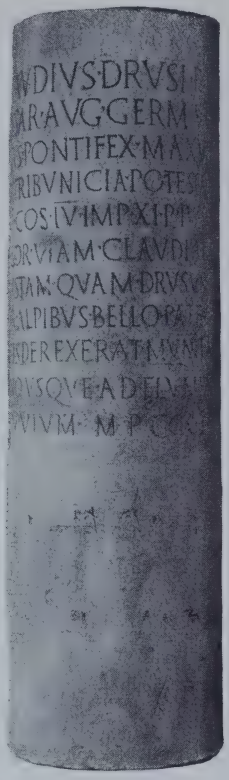
Tale era la costruzione delle *viae silice stratae*, che erano le maggiori, le vie consolari, le vie insomma del grande traffico. Ma lontano da Roma per le vie minori tale sistema era troppo dispendioso per materiale e mano d'opera, e quindi si costruivano delle *viae glarea stratae*, in cui il *summum dorsum* era dato da una massicciata di breccia e calce poggiante direttamente sulla *ruderatio*, senza lo strato intermedio di rena. Talvolta, quando la strada attraversava acquitrini o paludi, lo *stratumen* poggiava su palafitte: se ne vedono degli esempi a Ostia e in Britannia. Di una tecnica tutta diversa era

la strada gettata da Cesare sulle paludi dell'Oise: a essere esatti anzi, più che di una strada vera e propria, bisognerebbe parlare di una passerella assai lunga. Era questa costituita da uno strato di fascine tenute ferme da lunghi pali acuminati piantati nel fango su cui era un doppio piano di tavole, quindi un piano di tralicci di vimini e finalmente uno strato di terra.

Nel nord, dove l'umidità era molto maggiore, si trovavano nella massicciata più strati di ghiaia per favorire il deflusso delle acque.

Riguardo al percorso esse erano per lo più rettilinee, con frequenti arditissime opere d'arte. come grandi costruzioni e terrazzamenti, quando la via percorreva a mezza costa una collina, trafori, tagli di roccia, ponti, viadotti.

Le distanze erano segnate dai *miliaria*, grandi pietre per lo più cilindriche, con l'indicazione delle miglia, del nome della strada e sovente del nome del costruttore o del restauratore. Le distanze, per le vie che partivano da Roma, venivano calcolate dal *miliarium aureum*, il grande miliario che Augusto eresse nel foro romano presso ai rostri, a ricordo dell'assunzione della *Cura viarum*. Questo *miliarium aureum* era una colonna su cui, in lettere dorate, erano segnate le distanze da Roma delle principali città dell'Impero.



Miliario sulla Via Claudia (Feltre, Villa Zugni Tauro)

In Gallia, in tarda epoca imperiale, si trova che le distanze non vengono più computate in miglia ma in *leugae*, misura che ha dato origine all'odierna lega.

LA CONDIZIONE GIURIDICA DELLE STRADE ROMANE E LE NORME RELATIVE

Una importantissima sentenza di Ulpiano riportata nel Digesto (2, 21-23, *Dig.*, XLIII, 8) spiega la condizione giuridica delle strade nella antica Roma: « Si chiama pubblica via quella che è costruita sul suolo pubblico. La principale differenza con le vie private è la seguente: il suolo della via privata è di proprietà privata, il suolo delle

vie pubbliche è invece pubblico, delimitato e segnato con determinata larghezza, da chi ne ha il diritto, per il passaggio e il traffico pubblico. Nelle vie dunque possiamo distinguere quelle pubbliche, quelle private e quelle vicinali. Sono vie pubbliche quelle che i greci chiamano regie e noi pretorie o consolari, sono vie private quelle che alcuni chiamano anche rustiche, sono infine vicinali le vie che sono nei *vici* o che ad essi conducono. Queste ultime sono da alcuni classificate come pubbliche: ciò è vero quando non siano costruite a spese dei privati. Non sono private se il solo restauro è a spese dei privati, poichè il restauro si fa a loro spese godendo essi della strada. Vi sono due generi di vie private, quelle campestri, soggette a servitù, le quali servono il fondo altrui, e quelle che portano ai campi, partendo dalla via consolare e sono la *via*, l'*iter* e l'*actus* e conducono alle tenute. Queste ultime vie, quando conducano a una tenuta o al territorio di altre colonie, io ritengo che siano pubbliche ».

La chiarezza di questo passo è tale che non necessita alcuna spiegazione: importantissime ne sono però le conseguenze, quando lo si metta in rapporto con altri sullo stesso argomento contenuti nel *Digesto*. Per esempio non vi è alcuna prescrizione per l'uso delle vie pubbliche (2, *Dig.*, XLII, 11): « Anche se la popolazione non fa uso di una via pubblica, il suo diritto su di essa è imprescrittibile ».

Nell'ultimo capoverso Ulpiano ricorda tre diversi tipi di strade, tipi che diedero luogo a tre delle quattro più antiche servitù prediali, precisamente alle servitù di passaggio: *servitutes itineris, actus et viae*.

Un altro passo di Ulpiano (1, pr., *Dig.*, VIII, 3) ci illumina sulla differenza che passa tra questi tre generi di strade: « L'*iter* dà il diritto di transito pedonale, non quello degli animali e dei veicoli; l'*actus* consente il passaggio di pedoni e di veicoli; in modo che chi ha l'*iter* non ha l'*actus*, e chi ha l'*actus* ha anche l'*iter*. La *via* infine consente il diritto di passaggio ai pedoni, al bestiame e ai veicoli, poichè assomma in sè i diritti dell'*actus* e dell'*iter* ».

Non è ben chiara la differenza tra *via* e *actus:* forse più che altro è una differenza storica, dato che la *via* è menzionata già nelle XII Tavole.

In queste vetustissime leggi si riscontrano due paragrafi relativi alle strade, forse pertinenti alla VII tavola, uno nella sua formulazione originale e uno riportato da Gaio e inserito nel *Digesto* (8, *Dig.*, VIII, 3). Il primo stabilisce che le *viae* debbano essere selciate e che il transito degli animali deve essere completamente libero solo nei tratti

non lastricati (l'esatta interpretazione di questa norma si desume da un passo di Cicerone) mentre nel secondo è stabilita la larghezza che deve avere la via: otto piedi nei rettilinei e sedici nelle curve, pari rispettivamente a circa m. 2,35 e m. 4,70.

Varie ed abbastanza numerose sono le statuizioni pretorie circa le strade e stanno a dimostrare il crescente volume di traffici e il conseguente bisogno di norme precise, delle quali si conoscono però solo quelle riportate nel *Digesto*.

La più importante è senza dubbio quella sanzionante il libero uso della strada pubblica: (2, 45, *Dig.*, XLIII, 8) « Vieto di fare violenza a chi abbia il libero uso della strada pubblica »; un secondo gruppo riguarda invece i lavori di restauro che possono farsi e il divieto di alterare e di arrecare danno alle vie pubbliche: (2, 20, *Dig.*, XLIII, 8) « Vieto di fare o immettere sulle strade cosa alcuna che possa arrecare danno »; (2, 35, *Dig.*, XLIII,8) « Se avrai in qualsiasi modo danneggiato una strada pubblica dovrai restituirla in pristino »; (1, *Dig.*, XLIII, 11) « Purchè non si alteri o si danneggi una via pubblica è lecito di restaurarla e di accomodarla »; (1, 2, *Dig.*, XLIII, 11) « Si può sempre impedire a chiunque di alterare una via pubblica sotto le apparenze di un restauro, poichè non è lecito di allargare, di restringere, di alzare o di abbassare una strada col pretesto di un restauro, e parimenti non è lecito di imbrecciar un tratturo o di togliere i sassi a una via imbrecciata, oppure togliere le lastre ad una via basolata o lastricare una via semplicemente battuta ».

Questa ultima norma non risale però ai pretori, ma fa parte di quel complesso di statuizioni che sull'argomento troviamo nella compilazione giustinianea, e che integrano e perfezionano la legislazione pretoria. In base a queste non è lecito di fare delle costruzioni sulla pubblica via (2, *Dig.*, XLIII, 7), di farvi delle escavazioni o di interrarla (10, 2, *Dig.*, XLIII, 8), di gettarvi delle immondizie o di occuparla, eccezion fatta per i tintori che possono stendere lungo di essa i panni ad asciugare e i fabbricanti di carri che possono esporre fuori del negozio le ruote, purchè ciò non intralci minimamente il traffico, come del pari sono proibite le baruffe e il gettito sulla via di qualsiasi rifiuto (11, 2, *Dig.*, XLIII, 8).

Delle norme concernenti la disciplina del traffico nelle città mi sono già occupato in un altro volumetto di questa collana (Civiltà Romana, n. 4. *I trasporti e i traffici*, a cura di M. Cagiano de Azevedo).

La costruzione delle strade in epoca repubblicana era precipua mansione dei censori, eccezionalmente dei consoli e dei pretori; l'amministrazione invece spettava agli edili.

Nel 65 a. C. appare per la prima volta un *Curator viarum* nella persona di C. Minucio, e pochi anni dopo l'edile Giulio Cesare è incaricato della *Cura viae Flaminiae*. Ma non è che con Augusto che la *Cura viarum* diviene un istituto stabile, con un congruo numero di *Curatores*, alcuni dei quali erano specialmente incaricati delle grandi vie consolari. Ai *Curatores* erano aggiunti dei *Sub-curatores* e dei *Tabellarii* per coadiuvarli nel disbrigo delle loro mansioni. Pare che questi pubblici impiegati dipendessero, almeno in un primo tempo, dal senato; in ogni modo la *Cura viarum* era a carico dell'erario.

2.

I VIAGGI

I VIAGGI DURANTE LA REPUBBLICA

In epoca repubblicana non si può parlare di una vera e propria organizzazione ufficiale dei trasporti e delle comunicazioni; tutto era lasciato alla industria privata, in modo che colui il quale avesse voluto compiere un viaggio per proprio conto avrebbe dovuto non solo munirsi di tutto il necessario, ma anche provvedersi dei mezzi di trasporto e degli animali da tiro occorrenti: chi non ne avesse avuti di proprietà avrebbe potuto prenderne a noleggio dai *cisiarii*, dai *carrucarii*, dagli *iumentarii*, i quali in genere avevano la loro sede presso alle porte delle città.

Un poco diversa era la cosa per i magistrati in missione, poichè questi viaggiando per lo Stato, venivano dallo Stato provvisti di tutto, ossia dei mezzi di trasporto, dell'alloggio e del vitto, inoltre avevano la facoltà di prelevare in ogni luogo il necessario per il viaggio. Presso i *socii* e i *foederati* erano i notabili che dovevano provvedere all'alloggio e al mantenimento dei viaggiatori ufficiali. Con maggiore larghezza erano fatte le cose per i senatori incaricati di una legazione, poichè un diploma, rilasciato volta per volta, comandava a tutti di favorire e facilitare il viaggio del ragguardevole personaggio, e gli consentiva di rifornirsi in ogni luogo di quanto potesse occorrergli.

Tale diploma però diede luogo a numerosi abusi, poichè si cominciò a rilasciarlo anche a persone non incaricate di viaggi ufficiali, e in tal caso veniva chiamato *legatio libera*. Un *senatusconsultum* del 172 a. C., la legge Porcia, la legge Tullia del 63, riconfermata da Cesare nel 59, cercarono di porre un rimedio a questi abusi, ma con risultati piuttosto modesti.

In alcune città si trovavano dei *parroci* preposti a dei magazzini (*horrea*) con l'incarico di ricevere le persone munite di diploma.

Anche il servizio postale non aveva in questo periodo una stabile organizzazione, ma sia i privati che lo Stato affidavano la loro corrispondenza a dei messi detti *stratores*, *speculatores*, *tabellarii* i quali in genere erano degli schiavi o dei liberti.

I VIAGGI DURANTE L'IMPERO: IL « CURSUS PUBLICUS »

Le grandi conquiste di Cesare e di Augusto necessitarono grandi movimenti di truppe, di convogli di rifornimenti e, sopratutto, di messi e di portaordini. In tempo di pace poi la complessa amministrazione periferica delle provincie, e i suoi rapporti con l'Amministrazione centrale, intensificarono questo movimento postale, rendendone necessaria una stabile organizzazione. Il merito di questa spetta ad Augusto, il quale si rese anche ben conto della utilità che a lui sarebbe derivata, come capo dello Stato, dal controllo e dal monopolio del servizio postale.

Augusto, dunque, per ricevere rapidamente le notizie ed i dispacci dagli eserciti operanti e dalle provincie, scaglionò lungo le grandi vie di comunicazione dei giovani *tabellarii*, i quali dovevano passarsi l'un l'altro il messaggio, in modo da recapitarlo con la maggior celerità possibile a Roma. Successivamente, però, l'Imperatore modificò il sistema allo scopo di ottenere anche a voce, interrogando il latore, le notizie importanti: non scaglionò più quindi dei messi lungo le vie, bensì organizzò un servizio di vetture, in modo che il messo potesse trovare cavalli e postiglioni freschi ogni poche miglia per proseguire celermente il suo viaggio. Questo cambiamento portò con sè la costruzione di *stationes* ove poter pernottare e cambiare cavalli: queste erano a carico delle finanze locali, ossia delle città nel cui territorio esse erano costruite. L'aggravio che ne venne alle casse provinciali fu talmente grande che già Nerva dovette provvedere ad alcuni alleggerimenti. Adriano, desideroso di acquistarsi popolarità, caricò la cassa imperiale dell'onere del *Cursus publicus*, sgra-

vandone le amministrazioni periferiche: poco dopo però Antonino Pio doveva in parte restituirlo a queste. Settimio Severo ritentò l'esperimento di Adriano ma con pari insuccesso.

Il *Cursus publicus* aveva una amministrazione complessa, direttamente dipendente dall'Imperatore, il quale solo poteva rilasciare i diplomi per potere usufruire del servizio. Nel tardo impero tale facoltà (*evectio*) fu concessa anche ai governatori delle provincie.

Dall'Imperatore dipendevano il *Magister officiorum*, che aveva la direzione tecnica del servizio, e il *Praefectus praetorio*, il quale, tra le altre mansioni, aveva la direzione politico-amministrativa del *Cursus*. Dal prefetto del pretorio dipendevano i *Curatores viarum*, incaricati della manutenzione delle strade, e i *Praefecti vehiculorum*, uno per ogni via in Italia, uno ogni tre provincie fuori della penisola. Nella loro circoscrizione essi erano responsabili del buon andamento del servizio; alle loro dipendenze erano i *Curiosi* o ispettori, gli *Agentes in rebus* o messi, i *Tabularii* o segretari, e i capi delle *stationes*.

Questa complessa gerarchia si venne formando poco a poco, e in questa forma la si trova solo alla fine dell'Impero.

Potevano usufruire del *Cursus publicus* tutti coloro che avevano lo speciale diploma, che veniva rilasciato anche ai privati, e coloro che viaggiavano per conto ed incarico dello Stato.

Il trasporto dei viaggiatori si effettuava con vetture a cavalli (*cursus velox*) mentre per le merci si usavano pesanti carri a buoi (*cursus clabularius*). Il servizio postale era disimpegnato da postini a cavallo (*veredarii*), i quali avevano la loro valigia (*averta*) affardellata sulla sella.

STATIONES: MANSIONES E MUTATIONES

Lungo le strade, a distanza di una giornata di viaggio si trovavano le *mansiones*, veri e proprî alberghi, con magazzini, scuderie e alloggi per il personale di servizio; fra due successive *mansiones* si trovavano alcune *mutationes*, o luoghi di tappa, ove si potevano cambiare cavalli e vetture e trovare dei viveri: comprendevano quindi, oltre alle scuderie e alle rimesse, gli alloggi per il personale e dei magazzini.

Intorno a queste stazioni sorsero subito degli alberghi, delle trattorie, dei negozi varî, gestiti da privati, in modo che si formarono dei nuclei abitati che vivevano del traffico della strada.

Numerosi sono i rilievi che ci mostrano scene di arrivo alla *mansio*: vi si vede l'albergo, in genere a due piani, con l'albergatore affacciato alla finestra, il portico con le rimesse e le scuderie, la pietra miliare con l'indicazione della distanza, la gente che si accalca incuriosita intorno alla carrozza e ai viaggiatori, offrendo i suoi servizi o chiedendo l'elemosina.

Sono stati trovati in molte località i ruderi di queste stazioni, e certamente fra i più interessanti sono quelli della *mansio* del Piccolo San Bernardo, lontano anticipo dell'ospizio moderno. In que-

Scena di arrivo alla «Mansio» (Rilievo nel Museo Nazionale Romano)

sto luogo, proprio sul valico, sono state rinvenute le fondamenta di un edificio con un grande cortile centrale con accesso dalla strada, intorno al quale si aprivano grandi stanze per ricevere i viaggiatori, i locali di servizio, e, accanto, intorno ad un secondo cortile retrostante, le scuderie e le rimesse; la costruzione doveva avere anche un secondo piano, non però in muratura, ma in legno.

Un'altra caratteristica stazione, forse una *mutatio*, è stata rinvenuta a *Noreia*, nel Norico, comprendente un cortile con rimesse e una grande sala con impianto di riscaldamento.

Talvolta alle *mansiones* erano aggiunti dei locali per l'alloggio delle truppe di passaggio.

A capo della *mansio* e della *mutatio* vi erano rispettivamente un *praepositus* e un *manceps*, che avevano ai loro ordini degli *stationarii* (agenti di polizia), degli *artifices* (operai), dei *carpentarii* (facocchi), dei *muliones* (cocchieri), degli *hippocomi* (garzoni di scuderia), dei *mulomedici* (veterinari).

Fra gli animali che si dovevano trovare in una *mansio* vi erano buoi, asini, muli e cavalli; il numero di questi ultimi era fissato in 40 per le *mansiones* e in 20 per le *mutationes*.

Come ho detto, le *mansiones* si trovavano ad una giornata di viaggio l'una dall'altra, mentre le *mutationes* erano a ogni cinque miglia nelle regioni molto abitate, più distanti nelle altre.

Il personale di servizio di una *mansio* non poteva nei viaggi superare la *mansio* seguente, ma doveva fermarsi lì, e, lasciato il viaggiatore, ricondurre indietro gli animali e le vetture; solo i *muliones perpetuarii* accompagnavano il viaggiatore per tutta la durata del suo viaggio.

GLI ALBERGHI, LE TRATTORIE E LE TAVERNE

Se i ricchi e i nobili preferivano nei loro viaggi alloggiare in tende portatili e recare seco tutto il necessario per i pasti, onde evitare il più possibile gli alberghi e le trattorie, ciò non di meno questi esistevano ed erano frequentatissimi da chi non poteva permettersi il lusso di viaggiare con un tale numero di schiavi e di bagagli da poter provvedere da sè ai propri bisogni. Gli alberghi, le trattorie e le taverne rimasero così frequentati dai ceti più bassi della popolazione, e da ciò la loro cattiva fama. In tutti gli autori antichi si tro-

Ballo in una osteria (Mosaico nel Museo Vaticano)

vano spessissimo apprezzamenti più o meno aspri sul conto degli osti, apprezzamenti che trovano una riprova nel codice, poichè nel Digesto sono contenute molte norme contro gli osti, i quali oltre a derubare i passeggeri, spesso praticavano anche il lenocinio. Da molte epigrafi e rilievi, di significato indiscutibile, si vede come sovente le professioni di albergatore e di lenone fossero unite nella stessa persona: basterebbe leggere le vivaci e piccanti descrizioni di alberghi di infimo ordine che sono nel *Satyricon* di Petronio.

Orazio nella celebre satira in cui narra le vicende del suo viaggio da Roma a Brindisi, spesso nomina le osterie e gli albergucci in cui dovette sostare, e quasi sempre si lagna sia dell'oste, che della cucina cattiva e delle camere poco pulite. Marziale ricorda gli osti che battezzano il vino – *nihil sub sole novi* – e Tertulliano nomina alla rinfusa gli osti, i ladri, i lenoni e i biscazzieri.

Pranzo all'osteria
(Pittura nel Museo Nazionale di Napoli)

Della bella società che frequentava le trattorie e le taverne e del modo con cui vi si comportava abbiamo un vivace quadretto di Giovenale: « Cerca, Cesare, cerca il tuo legato in una qualsiasi taverna: lo troverai sdraiato accanto a qualche assassino, in mezzo a marinai, ladri, schiavi fuggitivi, carnefici e fabbricanti di bare e accanto alle nacchere silenziose di qualche Gallo ruzzolato sotto alla tavola. In questi posti la libertà è uguale per tutti, le coppe sono comuni, un letto basta per tutti e si mangia tutti alla stessa tavola ». Non meno severi sono i giudizi sui locali, poichè spessissimo gli alberghi sono trattati di « fumosi », di « sporchi e unti », di « umidi » e Plinio si lagna perchè alcuni erano pieni di « animaletti estivi » e perchè i materassi invece che con le piume erano riempiti con le foglie di canna. Non meno pittoresca è una descrizione di Sidonio Apollinare: « ...Che io non debba tristemente finire in una sordida taverna, dove mi tocchi di chiudermi il naso per non sentire il fumo maleodorante della cucina o gli sgradevoli odori dei salsicciotti appesi in doppia fila al soffitto e dove i vapori delle pentole si mischiano al crepitio delle padelle ».

In compenso però i prezzi non erano esagerati poichè Polibio ricorda che (nel II secolo a. C.) in Gallia si chiedeva ai viaggiatori mezzo asse di pensione al giorno, nemmeno cent. 25! Non più elevato è il conto che si trova su di un rilievo di Isernia, in cui la iscrizione riporta integralmente il dialogo svoltosi tra l'oste e un cliente: « Oste! il conto — Hai un sestiere di vino, un asse di pane e due di companatico — Va bene — La ragazza otto assi — E anche questo va bene — Due assi per il fieno del mulo — Questo mulo mi manderà in rovina ». La somma non arrivava in tutto a cinque lire!

SCENA DI GIUOCO IN UNA OSTERIA
(PITTURA DA POMPEI NEL MUSEO NAZIONALE DI NAPOLI)

Non bisogna però credere che tutti gli alberghi e tutte le trattorie fossero del genere di quelle descritte: nei luoghi di villeggiatura e presso i santuari esistevano degli alberghi frequentabilissimi.

C'erano anche gli alberghi diurni, come prova l'iscrizione pubblicitaria di uno di essi, situato lungo la VIA AEMILIA, non lungi da Bologna: « In questa tenuta vi è un bagno alla moda dell'Urbe, con ogni *conforto* moderno ». È da notare la bella parola che usavano i nostri antenati romani per indicare ciò che noi chiamiamo con parola straniera *conforto*: *commoda*, corrispondente alla nostra parola *comodità*. Una epigrafe simile ora al Vaticano, fu trovata presso Roma; qui il *conforto* è detto *humanitas*.

Un avviso pubblicitario ricorda che nella Terma di Crasso a Pompei si potevano fare bagni di mare o di acqua dolce a piacere.

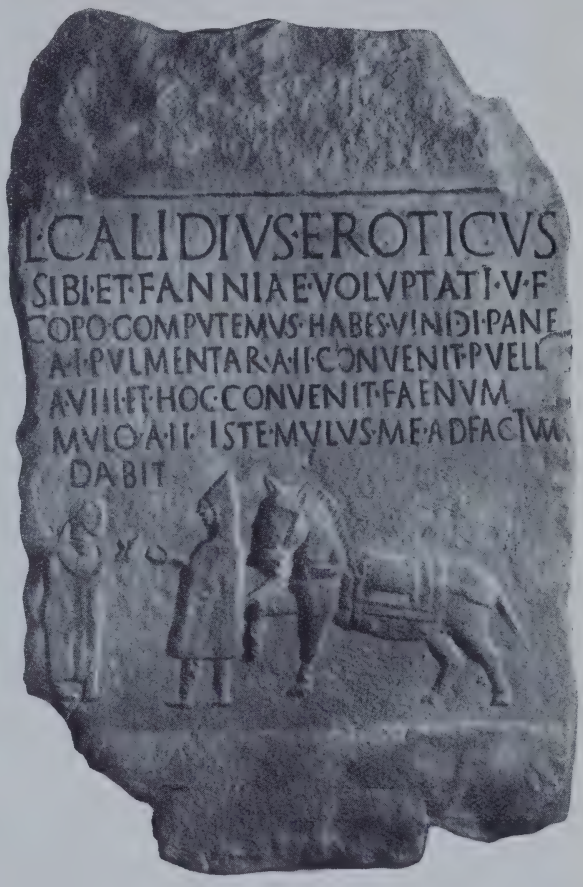
Gli osti, e anche questo non è nuovo, con le parole e con le scritte invitavano i clienti. Da Lione viene questa insegna: « Mercurio qui

vi offre il guadagno, Apollo la salute e l'oste Settimiano il vitto e l'alloggio. Chi verrà si troverà bene. Viaggiatore sta attento a dove vai ». Evidentemente doveva essere un albergo frequentato dai commessi viaggiatori se la prima promessa è il guadagno.

Plutarco infine si vanta di non essersi lasciato incantare dalle interessate cortesie di un oste: « ...e sebbene l'oste spesso ci abbia salutati, non scendiamo nel suo albergo che è cattivo, poichè lì presso ve ne è uno migliore ».

Un altro albergo a Pompei era indicato da questa sola targa: « Qui si offre alloggio e vi è un triclinio con tre letti »; poichè era sito nella via del Lupanare, non doveva essere un locale troppo raccomandabile.

Per ultimo è da ricordare che alla fine della repubblica i giovani vitaioli di Roma amavano molto ritrovarsi ed intrattenersi nelle osterie e nelle trattorie, e là giuocare e spendere, e che tale genere di vita veniva chiamata *luxuria popinalis*.



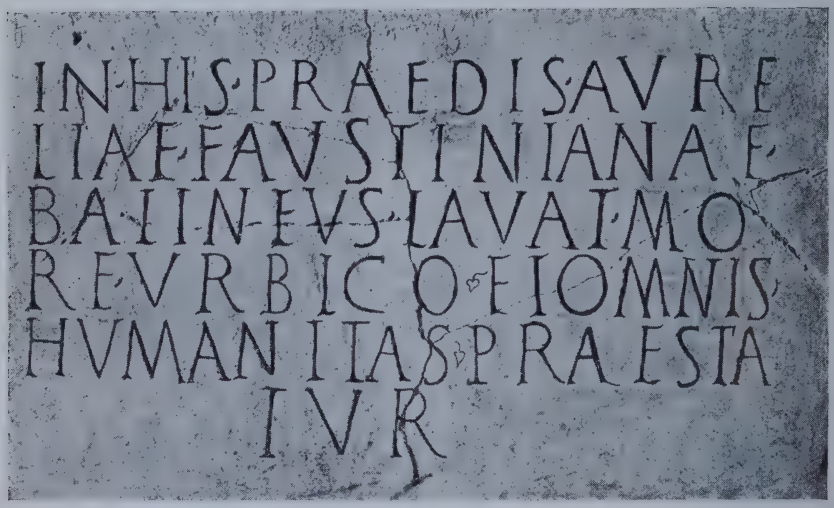
Stele di Isernia
(Rilievo nel Museo del Louvre - Parigi)

LE NORME LEGISLATIVE RELATIVE AGLI ALBERGHI

Poche, ma chiare, sono le parole del Digesto sui doveri degli albergatori, e riferiscono delle statuizioni assai antiche nel diritto romano, le quali rimontano al pretore.

Per il diritto civile romano l'albergatore era responsabile dei danni arrecati alla persona del viaggiatore o ai suoi bagagli; per il risarcimento il cliente aveva l'*actio conducti*, limitatamente quindi alla *culpa lata*, se aveva alloggiato a pagamento nell'albergo, e l'*actio depositi*, includente la *culpa levis*, se aveva alloggiato, senza alcun corrispettivo.

Il pretore estese invece le responsabilità dell'albergatore, stabilendo una azione a favore del passeggero per qualsiasi cosa egli



Iscrizione di un albergo diurno (Museo Vaticano)

avesse depositata nell'albergo, a meno che l'albergatore non avesse potuto provare che il danno fosse avvenuto per cause di forza maggiore (*damnum fatale*) o per colpa del cliente.

L'*actio* era *de peculio adversum dominum exercitoris*, ed era una *actio in duplum* qualora si trattasse di furto, ossia l'albergatore ladro veniva condannato a risarcire il viaggiatore del doppio del danno causatogli. Tale severità del pretore è spiegabile con la pessima fama di cui, come abbiamo visto, godevano gli alberghi.

Nel Digesto le norme dell'*Edictum praetorium* sono integralmente riportate e largamente commentate da Ulpiano e da Gaio, i quali chiariscono ed interpretano la sentenza pretoria, spiegando quando si abbia il danno e il furto, chi ne sia responsabile verso il cliente, ed in qual modo questi debba far valere i suoi diritti al risar-

cimento del danno patito; vi viene data la esatta definizione della professione dell'albergatore, e, nel campo penale, si stabiliscono delle pene per l'albergatore esercente il lenocinio.

L'OSPITALITA' PRIVATA E L'OSPITALITA' DELLO STATO

L'ospitalità privata negli antichissimi tempi sostituiva per i viaggiatori gli alberghi, ma anche quando questi cominciarono a sorgere e a diffondersi, essa restò in onore, specialmente fra le persone di elevata condizione sociale, le quali non amavano soverchiamente alloggiare negli alberghi.

All'ospite si offriva l'alloggio, un pranzo solenne per festeggiarne l'arrivo, la così detta *cena adventicia*, gli si prestava aiuto e protezione e gli si facevano dei doni. Gli ospiti si riconoscevano mediante le *tesserae hospitales*, su cui erano incisi i loro nomi e il patto di ospitalità.

L'ospitalità, specie nei tempi più antichi, era fonte ed origine di complessi rapporti giuridici fra le parti e verso lo Stato.

Di carattere un poco diverso era l'ospitalità dello Stato, poichè riguardava le legazioni e le ambascerie che venivano da lontani paesi, al Senato romano durante la Repubblica, agli Imperatori poi. Gli ospiti erano alloggiati in edifici pubblici e forniti di tutto a spese dello Stato; erano poi solennemente ricevuti e festeggiati.

Anche allora però sorgevano incidenti diplomatici, come quando gli ambasciatori di Rodi, nel 176 a. C., furono costretti a scendere, non nell'alloggio preparato dallo Stato, ma in un *sordidum deversorium*.

GLI ITINERARI E LE GUIDE

Gli itinerari erano le guide dell'antichità e servivano a facilitare i lunghi viaggi con l'indicare i percorsi delle strade, le *stationes* e le distanze fra di esse, in modo che il viaggiatore potesse regolare la sua marcia, le sue soste e i suoi rifornimenti.

Gli *Itineraria* erano *adnotata*, le nostre guide, o *picta*, presso a poco le nostre carte geografiche e topografiche. Nei primi erano elencate le vie, con le loro stazioni e le distanze; nei secondi si trovavano le stesse indicazioni ma espresse graficamente.

Alcuni itinerari sono giunti fino a noi, e fra questi è da ricordare l'*Itinerarium Antonini*, che è l'unico che abbia un poco la forma di un libro, i bicchieri di Vicarello, coppe deposte come *ex*

voto al Nume della fonte per la ottenuta guarigione, con l'elenco delle *stationes* da Cadice a Roma, e l'*Itinerarium burdigalense* con la descrizione del viaggio da Bordeaux a Gerusalemme fatto nel 333 d. C. da un pio pellegrino.

Celeberrimo fra gli *Itineraria picta* è la *Tabula peutingeriana*, grande carta geografica dell'Impero romano, delineata secondo le concezioni antiche, ossia orientata a levante, cioè con l'est in alto, e con il mare espresso convenzionalmente da una semplice striscia scura: con quella deformazione cioè della reale struttura geografica, che si può comprendere pensando ad alcune cartine schematiche dei nostri orari ferroviari. Dall'orientamento a est risulta chiara la ragione per cui i Romani chiamassero l'Adriatico *Mare superum* e il Tirreno *Mare inferum*, poichè l'Italia risultava delineata orizzontalmente, con le Alpi a sinistra e lo Ionio a destra, quindi l'Adriatico veniva a trovarsi in alto e il Tirreno in basso.

La *Tabula peutingeriana* deriva con ogni probabilità da un itinerario del mondo antico delineato al tempo di Caracalla, e questo, a sua volta, era una ripetizione dell'*Orbis pictus*, celebre carta geografica costruita da Agrippa al tempo di Augusto.

Molto comuni, specialmente in età imperiale, furono le guide, o descrizioni di paesi e di città secondo itinerari prestabiliti. La più celebre fra queste è « Il viaggio in Grecia » di Pausania, insigne scrittore vissuto al tempo degli Antonini. Non è però cronologicamente la prima opera di questo genere, poichè per la sua compilazione l'autore si giovò largamente di guide preesistenti, a noi purtroppo non pervenute.

Vi erano poi le opere di geografia, che descrivevano più o meno dettagliatamente alcune regioni, seguendo l'ordine geografico, con frequenti *excursus* storici, naturalistici e artistici. L'intero Impero Romano fu così descritto da Strabone nei primi decenni del I sec. d. C., anche con il sussidio di precedenti opere, ora perdute.

Si trovavano inoltre frequentissime descrizioni di regioni, città e paesi in tutti gli storici, a spiegazione dei fatti da loro narrati.

I VIAGGI PER SCOPI MILITARI

Il più importante motivo di spostamento e di viaggi è sempre stato, senza dubbio, lo spirito di conquista, e in questo l'Impero romano ha primeggiato su tutti gli altri Stati della antichità. Da quando gli eserciti romani, superato il boscoso Cimino, si affaccia-

rono nell'Umbria, ogni guerra fu causa di nuove spedizioni, di nuove conoscenze di territori, di nuove scoperte geografiche.

Le guerre puniche portarono i Romani fuori di Europa, ma quanto in Europa stessa restava loro da conoscere! Tutti gli immensi territori siti oltre le Alpi furono loro rivelati solo dal I secolo a. C. in poi, con le grandi spedizioni di Cesare prima, dei celebri generali di Augusto dopo, e, in seguito, di tutti gli altri Imperatori. Basti ricordare le spedizioni di Cesare in Gallia, di Germanico e di Druso in Germania, fra genti sconosciute, risalendo fiumi ignoti, navigando nel gelido mare del nord, avventurandosi nelle secolari paurose foreste.

Memorabili sono anche gli spostamenti delle legioni, che sovente, in breve periodo di tempo traversavano da oriente ad occidente l'immenso impero, come per esempio la *I Adiutrix*, che nel 69 è in Italia, subito dopo in Spagna e nel 70 sul Reno a Magonza, quindi già nell'85 è in Dacia e combatte in seguito in oriente; la *I Minervia*, che con Domiziano è sul Reno, con Traiano in Dacia e con Antonino Pio in Africa; la *II Adiutrix*, che con Marco Aurelio è in oriente e poi in Germania, con Settimio Severo di nuovo in oriente, nel 213 in Germania e con Alessandro Severo in Persia; la *II Partica*, che sotto Caracalla è condotta da Roma in Germania, poi sul Danubio e quindi in oriente, e che sotto Alessandro Severo dall'oriente è riportata in Germania e poi a Roma! Quanto si è detto per queste legioni lo si potrebbe ripetere per tutto l'esercito romano. E non è senza ammirazione che si legge l'iscrizione in onore di Giuliano posta nel 362 d. C. dalla città di *Ancyra*: « Al Signore di tutto il mondo, a Giuliano Augusto, che apertasi la via tra i barbari, facendo strage di coloro che opponevano resistenza, venne in una sola estate dall'Oceano Britannico al Tigri..... ».

I VIAGGI PER SCOPI POLITICI

Le necessità della direzione dell'immenso Stato romano implicavano moltissimi spostamenti di persone: i viaggi dei governatori delle provincie che ispezionavano le loro regioni, i loro viaggi per andare a Roma a conferire con l'Imperatore, i viaggi degli Imperatori stessi nelle varie provincie per rendersi conto delle loro condizioni e dei loro bisogni, le ambascerie inviate e ricevute dal popolo romano, e tutti i viaggi delle persone appartenenti all'Amministrazione dello Stato, incaricate di missioni varie.

Fra i viaggi più celebri di questo genere sono da annoverare quello di Orazio e Mecenate da Roma a Brindisi, per incontrare i messi di Antonio e con loro trattare la pace fra il loro principe ed Augusto; quello di Augusto in Gallia e in Spagna, per la pacificazione di quelle provincie, in seguito alla quale il Senato decretò l'erezione dell'*Ara Pacis*; i grandi viaggi di Adriano in tutto l'Impero, ricordo dei quali fu la costruzione della Villa Adriana presso Tivoli, con la riproduzione dei più famosi monumenti dei paesi visitati.

Numerosissime in ogni epoca furono le ambascerie venute a Roma da lontani paesi o da Roma inviate presso lontani popoli, e certamente fra quelle che dovettero maggiormente destare la curiosità e l'interesse fu quella venuta dall'India al tempo di Augusto, e che, giunta a Milano e saputo che l'Imperatore si trovava in Spagna, proseguì per la più occidentale provincia dell'Impero.

Infine molti spostamenti di personale necessitava l'organizzazione del fisco, che aveva anzi degli impiegati a questo specialmente addetti, i *viatores ad aerarium*.

Non si può poi dimenticare uno sventurato poeta, costretto in pieno inverno a compiere un lunghissimo viaggio per ragioni politiche: Ovidio, inviato in esilio a Tomi, per aver saputo troppe cose!

I VIAGGI PER SCOPI COMMERCIALI E PROFESSIONALI

I più intrepidi viaggiatori furono senza dubbio i commercianti: non timorosi delle cattive stagioni, non ributtati dalla asprezza delle regioni, dai mille pericoli di spedizioni in territori e fra popoli sconosciuti, essi andarono dovunque vi fosse stata la possibilità di un sia pur lieve guadagno.

Taluni si spinsero fino in Cina, come appare da alcune cronache cinesi, altri portarono il nome romano in India, e tracce del loro passaggio sono state trovate a Pudukota, ove furono rinvenute quattro monete d'oro del tempo di Nerone: Orazio ricorda dei mercanti che solevano spingersi fino all'Atlantico anche tre o quattro volte all'anno, e Flavio Zeusi, mercante di Ierapoli Frigia si vanta, nell'iscrizione della sua tomba, di aver fatto ben 72 volte il viaggio d'Italia!

Altri erano costretti a viaggiare per la loro professione, come gli attori che si recavano ora qua e ora là a dare spettacoli, e fra

questi il più famoso esempio è fornito da Nerone, il quale, per esibire i suoi talenti di musico e cantore, mediocremente apprezzati a Roma, fece il giro delle città greche, calcando le scene come un semplice cantante.

Anche gli artisti viaggiavano molto, e di uno di loro, di Zenone di Afrodisia, abbiamo delle opere firmate, site in diverse città. Anche gli atleti, gli istrioni, i saltimbanchi usavano esibire i loro talenti peregrinando di città in città.

Perfino i medici avevano dei commessi viaggiatori (*circulatores*) che inviavano in provincia per fare propaganda alle loro specialità o ai loro preparati.

I VIAGGI PER SCOPI RELIGIOSI

I pellegrinaggi sono sempre esistiti: anzi nel mondo antico, dove la superstizione si identificava con la religione, era diffusissimo l'uso di recarsi in questo o quel santuario per interrogare l'oracolo ed averne dei più o meno ciarlataneschi responsi. Certi santuari e certi oracoli poi godevano di una fama veramente eccezionale, e folle di pellegrini vi si riversavano ogni anno da tutte le parti del mondo; lo stesso accadeva per certe fonti ritenute miracolose e che poi altro non erano se non efficaci acque termali.

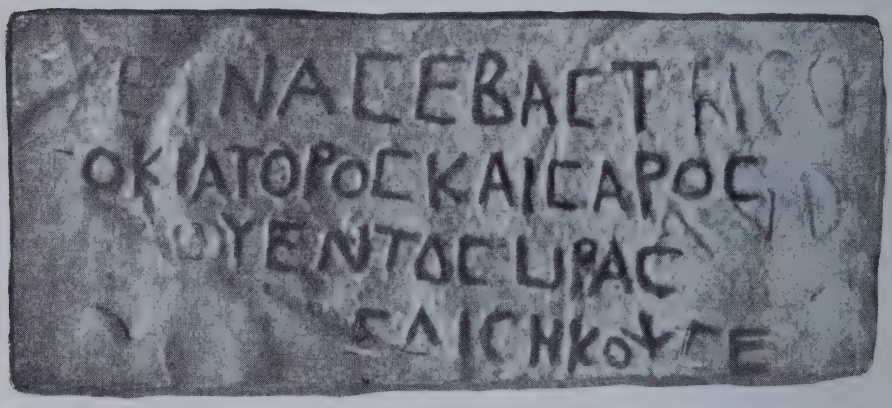
I venerati santuari di Delfi, di Eleusi, di Atene, i riti misteriosi dei culti orientali, i vetusti santuari egiziani, provocavano curiosità e fanatismo, oltre che devozione, e moltissimi pellegrini continuamente visitavano quei luoghi e si facevano iniziare a quei misteri.

Con l'avvento del cristianesimo incominciarono altri pellegrinaggi, quelli ai Luoghi Santi, e un ricordo di questi è il già citato *Itinerarium burdigalense.*

Ma per motivi religiosi i più intrepidi viaggiatori furono gli Apostoli, e tra questi la palma spetta a Paolo, che percorse in lungo e in largo tutte le provincie orientali dell'Impero. Moltissimo anche viaggiò Pietro. Da ciò acquista maggior significato la graziosa lucerna cristiana del Museo Archeologico di Firenze, trovata a Roma, che rappresenta la nave della Chiesa, la quale, a vele gonfie, compie il suo viaggio, con San Pietro esperto timoniere e San Paolo vigile guardia a prua.

Dice Plinio (*N. H.*, XVII, 66) che « la natura umana è avida di novità e di viaggi ». La sete di conoscere ed apprendere, di acquisire nuove esperienze, ha sempre spinto gli uomini a viaggiare, e frequentissimi furono i viaggi di istruzione anche nell'antichità.

In primo luogo sono coloro i quali viaggiarono per estendere le cognizioni geografiche e naturalistiche, e fra questi basti ricordare il



FIRMA DELL'IMPERATRICE SABINA SUL COLOSSO DI MEMNONE A TEBE IN EGITTO

romano Plinio e i greci Pausania e Strabone, sudditi dell'Impero romano. Molto dovevano viaggiare anche i medici per apprendere i sistemi curativi in uso presso altri popoli e altre nazioni.

Vi erano poi, come del resto anche oggi, delle città celebri per essere centro di studi, e a queste accorrevano maestri e discepoli per insegnare ed apprendere. Tra questi centri primeggiavano Roma, Atene, Rodi, Alessandria, Antiochia, Cartagine e Marsiglia, ove erano rinomatissime scuole di filosofia, di retorica, di eloquenza, e qualsiasi studioso o persona colta si faceva un dovere di frequentarne qualcuna; ricordiamo ad esempio Cicerone che soggiornò lungamente a Rodi e ad Atene.

Celebri e frequentatissime erano le grandi biblioteche di Roma, di Atene, di Mileto, di Alessandria e di Efeso.

Infine sono da ricordare i viaggi fatti per ammirare i capolavori artistici sparsi per il mondo, e in questo ramo primeggiavano la

Grecia, l'Oriente e l'Egitto, con le loro sette meraviglie, con i loro tesori artistici, i loro vetusti templi, veri musei dell'antichità.

E i viaggiatori non trascuravano di lasciare una memoria del loro passaggio: così una delle più conosciute viaggiatrici, Sabina, la moglie di Adriano, sua fedele compagna dei numerosi viaggi, fece incidere, a ricordo della visita il suo nome sul colosso di Memnone.

I VIAGGI DI PIACERE

In tutto questo fervore di viaggi di carattere politico, professionale, istruttivo, commerciale, non bisogna dimenticare colui che viaggiava per il piacere di viaggiare.

Era costui il frequentatore dei luoghi di villeggiatura, sia delle spiagge celebri come quelle della Campania, sia delle sontuose ville campestri ove passava gli *otia* estivi; era costui la facile vittima dei ciceroni che gli mostravano con abile eloquenza le cose celebri dei luoghi che visitava, come la coppa modellata sul seno di Elena, i resti delle navi di Enea, il fango con cui fu fatto il primo uomo, l'uovo di Leda e simili strepitose meraviglie; era colui che viaggiava senza affannarsi, senza fretta, senza esigenze, senza preoccupazioni di guadagno, senza timori politici, sempre pronto a divertirsi ovunque e a prendere il bello della vita ovunque si trovasse: il vero filosofo insomma!

BIBLIOGRAFIA

1. — LE STRADE

Cito solo le opere principali; su ogni singola via vi sono spesso articoli e monografie, che sono stati consultati, ma che non vengono qui riportati, perchè di carattere troppo specializzato.

Per la descrizione delle singole strade:

BARATTA-FRACCARO-VISINTIN: *Grande Atlante Geografico* – Novara, 1938;
LUGLI-TARAMELLI – Carta dell'Impero Romano;
G. LUGLI: *La genesi del sistema stradale di Roma antica*, in « Atti del III Congresso di Studi Romani » vol. 1°, pag. 256 – Roma, 1935;
K. MILLER, *Itineraria romana* – 1926;
DECHELETTE-GRENIER, *Manuel d'Archéologie*, vol. VI, 1931;
P. S. LEICHT, *Breve storia del Friuli;*
DAREMBERG-SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités*, voce « via »;
PAULY-WISSOWA, « Reale Enciclopädie », voce « via »;
G. LUGLI, in « Enciclop. Ital. », sotto i nomi delle singole strade;
A. GRENIER, *Le strade romane in Gallia* – 1937;
Y. TODOROV, *Le grandi strade romane in Bulgaria* – 1937;
P. GOESSLER, *Le strade romane in Germania* – 1938;
D. VIOLLIER, *Le strade romane nella Svizzera* – 1937;
J. DOBIAS, *Le strade romane nel territorio cecoslovacco* – 1937;
E. STRONG, *Viaggio attraverso le strade della Britannia Romana* – 1938;
A. BYVANCK, *Le strade romane nei Paesi Bassi* – 1938;
J. BREUER, *Le strade romane nel Belgio* – 1938;
D. LEVI, *Le grandi strade romane in Asia* – 1938;
E. PANAITESCU, *Le grandi strade romane in Rumania* – 1938;
L. NAGY, *Le grandi strade romane in Ungheria* – 1938;
N. VULIC, *Le strade romane in Iugoslavia* – 1938;
P. ROMANELLI, *Le grandi strade romane nell'Africa settentrionale*, in « Roma » 1937, fasc. X.

Per la tecnica costruttiva:

G. LUGLI, in « Enciclop. Ital. », voce « strada »;
J. FORBES, *History of ancient roads* – 1934;

e inoltre tutte le opere già citate a proposito delle strade.

Per la legislazione:

P. BONFANTE, *Istituzioni di diritto romano* – 1925;
P. BONFANTE, *Corso di diritto romano* – 1927;
BRUNS, *Fontes Iuris Romani* – 1876;

Per i viaggi in genere e gli alberghi:

DAREMBERG-SAGLIO, *op. cit.*, voci « via », « mansio », « mutatio »..... ;
PAULY-WISSOWA, *op. cit.*, voci « via, « mansio «, « mutatio » ..... ;
FRIEDLÄNDER, *Sittengeschichte*, vol. II, 1922;
« Enciclopedia Italiana », voce « Albergo ».

Per il « Cursus Publicus: »:

HOLMBERG, *Zur geschichte des Cursus publicus*, 1936 con la completa bibliografia precedente.

Per la legislazione relativa agli alberghi:

P. BONFANTE, *Istituziohi di diritto romano* – 1925;
D' AMELIO, in « Enciclop. Ital. », voce « albergo ».

FONTI LETTERARIE

Riporto qui i passi dei prosatori e dei poeti, alcune iscrizioni e le norme del *Digesto* che sono citati e commentati nello studio.

ORAZIO, *Sat.*, I, 5, 4;

Cauponibus..... malignis;

ORAZIO, *Sat.*, I, 1, 29:

perfidus hic caupo.....

GIOV., VIII, 172 e segg.:

.....in magna legatum quaere popina;
invenies aliquo cum percussore iacentem
permixtum nautis et furibus ac fugitivis,
inter carnifices et fabros sandapilarum
et resupinati cessantia tympana Galli.
Aequa ibi libertas, communia pocula, lectus
non alius cuiquam, nec mensa remotior ulli....

MARZ., III, 57:

Callidus imposuit mihi copo Ravennae:
cum peterem mixtum, vendidit ille merum.

TERTULL., *De fuga*, 13:

...Tabernarios et ianeos et fures balnearum et aleones et lenones.....

SID. APOLL., *Ep.*, VIII, 11:

Maerens ad madidas eam tabernas
et claudens geminas subinde nares
propter fumificas gemam culinas,
baccas per geminas ruber botellus,
ollarum et nebulae vapore iuncto
fumant cum crepitantibus patellis.....

Plinio, *N. H.*, IX, 154:

.....cauponarum aestiva animalia.....

Plut., *De vitioso pudore*, VIII:

.... μήτε καταλύειν ἐν φαύλῳ πανδοκείῳ, βελτίονος παρόντος, ὅτι πολλάκις ὁ πανδοκεὺς ἠσπάσατο ἡμᾶς....

CIL, XI, 721:

In praedis C. Legianni Veri balineum more urbico lavat et omnia commoda praestatur.

CIL, XIV, 4015:

In his praedis Aureliae Faustinianae balineus lavat more urbico et omnis humanitas praestatur.

CIL, X, 1063:

Thermae M. Crassi Frugi aqua marina et baln. aqua dulci. Januarius 1.

CIL, XIII, 2301:

Mercurius hic lucrum promittit, Apollo salutem, Septumanus hospitium cum prandio. Qui venerit melius utetur. Post hospes ubi maneas prospice.

CIL, IV, 807:

Hospitium hic locatur, triclinium cum tribus lectis.

* * *

2, 21-23, *Dig.*, XLIII, 8. — Viam publicam eam dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via ita et in publica accipimus: viae privatæ solum alienum est, ius tantum eundi et agendi nobis competit: viae autem publicae solum publicum est, relictum aut directum certis finibus latitudinis ab eo, qui ius publicandi habuit, ut ea publice iretur commearetur. Viarum quaedam publicae sunt quaedam privatae, quaedam vicinales. Publicas vias dicimus, quas Graeci βασιλικάς, nostri praetorias, alii consulares vias appellant. Privatae sunt, quas agrarias quidem dicunt. Vicinales sunt viae quae in vicis sunt vel in vicos ducunt: has quoque publicas esse quidem dicunt: quod ita verum est si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est. Aliter atque si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communis fiat quia usum utilitatemque commune habet. Privatae viae dupliciter accipi possunt vel hae quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeare liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via, vel iter, vel actus ad villam ducens. Has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes putem etiam ipsas publicas esse.

1, pr, *Dig.*, VIII, 3. — Iter est ius eundi (ambulandi hominis) non etiam iumentum (vel vehiculum – pr, *Inst.*, 2, 3) agendi..... Actus est ius agendi vel iumentum vel vehiculum. Itaque qui iter habet actum non habet, qui actum habet et iter habet etiam sine iumento.... Via est ius eundi et agendi et ambulandi; nam et iter et actum in se via continet.

2, *Dig*, XLIII, 7. — Nemini licet in via publica monumentum extruere.

2, pr., *Dig*, XLIII, 8. — Praetor ait: « Ne quid in loco publico facias inve eum locum immitteas, qua ex re quid illi damni detur.... ».

10, 2, *Dig*, XLIII, 8. — Ne quis in viis fodiat neve eas obruat neve quicquam in viis aedificet.

10, 4, *Dig*, XLIII, 8. — ....ne quid ante officinas proiectum sit: praeterquam si fullo vestimenta siccet vel faber rotas foris ponet: ponunto autem hi quoque sic ut vehiculum iter facere possit. Ne sinunto autem neque pugnari in viis nec stercus proici nec cadavera nec pelles eo conici.

1, pr., *Dig*, XLIII, 11. — Praetor ait: « Quominus illi viam publicam iterve publicum aperire reficere liceat, dum ne ea via idve iter deterius fiat, vim fieri veto ».

1, 2, *Dig*, XLIII, 11. — Si quis in specie refectionis deteriorem viam facit, impune vim patiatur. Propter quod neque latiorem, neque longiorem, neque altiorem, neque humiliorem viam sub nomine refectionis is qui interdicit potest facere, vel in viam terrenam glaream inicere aut sternere viam lapide quae terrena sit, vel contra lapidem stratam terrenam facere.

2, *Dig*, XLIII, 11. — Viam publicam populus non utendo amittere non potest.

8, *Dig*, VIII, 3. — Viae latitudo ex lege XII tabularum in porrectum octo pedes habet, in anfractum, id ubi flexum est, sedecim.

Ex lege XII tabularum, VII, 7. Viam muniunto; ni eam delapidassint qua volet iumento agito.

Cicero, *pro Caecina*, 19, 54. — Si via sit immunita iubet qua velit agere iumentum.

* * *

1, *Dig*, IV, 9. — Ait praetor: « Nautae, caupones, stabularii, quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituerunt in eos iudicium dabo ». Maxima utilitas est huius edicti, quia necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere. Ne quisquam putet graviter hoc adversus eos constitutum: nam est in ipsorum arbitrium ne quem recipiant, et nisi hoc esset statutum materia daretur cum furibus adversus eos quos recipiunt coeundi, cum ne nemo quidem abstineant huiusmodi fraudibus.

1, 5, *Dig*, IV, 9. — Caupones autem et stabularios aeque eos accipiemus qui cauponam vel stabulum exercent, institoresve eorum.

1, 6, *Dig.*, IV, 9. — Ait praetor: « quod cuiusque salvum fore receperint »: hoc est quacumque rem sive mercem receperint....

3, 1, *Dig.*, IV, 9. — Ait praetor: « nisi restituent in eos iudicium dabo ». Ex hoc edicto in factum actio procifiscitur. Sed an sit necessaria videndum quia agi civili actione ex hac causa poterit: si quidem merces intervenerit ex locato vel conducto: sed si tota navis locata sit, qui conduxit ex conducto etiam de rebus quae desunt agere potest: si res vero perferendas nauta conduxit

ex locato conveniretur: sed si gratis res susceptae sint, ait Pomponius depositi agi potuisse.... et quia in locato conducto culpa, in deposito dolus dumtaxat praestatur, et hoc edicto omnimodo qui recepti tenetur, etiam si sine culpa eius res periit vel damnum datum est, nisi si quid damno fatali contigit.... idem erit dicendum et si in stabulo aut in caupona vis maior contigerit. Eodem modo tenentur caupones et stabularii, quo exercentes negotium suum recipiunt: ceterum si extra negotium receperunt non tenebuntur.

5, *Dig*, IV, 9. — ...et caupo et stabularius mercedem accipiunt non pro custodia sed...caupo ut viatores manere in caupona patiatur, stabularius ut permittat iumenta apud eum stabulari, et tamen custodiae nomine tenentur..... Quaecumque de furto diximus eadem et de damno debent intellegi: non enim dubitari oportet quin is qui salvum fore recipit, non solum a furto sed etiam a damno recipere videatur.

6, 3, *Dig.*, IV, 9. — ...in factum actione caupo tenetur pro his qui habitandi causa in caupona sunt: hoc autem non pertinet ad eum qui hospitio repentino recipitur veluti viator.

1, *Dig*, XLVII, 5. — « In eos qui naves, cauponas, stabulas exercebunt, si quid a quoquo eorum quosve ibi habebunt furtum factum esse dicetur, iudicium datur»..... Est in duplum actio. Cum enim in caupona res perit, ex edicto praetoris obligatur.....caupo ita ut in potestate sit eius, cui res subrepta sit, utrum mallet cum exercitore honorario iure an cum fure iure civili experiri. Quod si receperit salvum fore caupo....., furti actionem non dominus rei subreptae sed ipse habet, quia recipiendo periculum custodiae subit. Servi vero sui nomine exercitor noxae dedendo se liberat..... Caupo praestat factum eorum qui in ea caupona eius cauponae exercendae causa ibi sunt: item eorum qui habitandi causa ibi sunt:viatorum autem factum non praestat. Namque viatorem sibi eligere caupo vel stabularius non videtur nec repellere potest iter agentes: inhabitatores vero perpetuos ipse quadammodo elegit, qui non reiecit, quorum factum oportet eum praestare.

4 2, *Dig.*, III, 2. — Ait praetor: « (Infamia notatur....) qui lenocinium fecerit ». Lenocinium facit qui quaestuaria mancipia habuerit.....ut puta si caupo fuit vel stabularius eo mancipia talia habuit ministrantia et occasione ministerii quaestum facientia ..... lenocini poena tenebitur.

Le riproduzioni fotografiche sono prese dall'Archivio Fotografico della Mostra della Romanità.

Le cartine dalle opere: DAREMBERG-SAGLIO, *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, sotto *via;* LUGLI, *La genesi del sistema stradale di Roma antica;* PANAITESCU, *Le grandi strade romane in Romania.* La carta grande da una pubblicazione dell'E. N. I. T.; quella dell'Italia è stata appositamente delineata.

STAMPATO IL 14 OTTOBRE 1939-XVII

BVLA VIARVM
MANI IMPERII
TE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE
MARE CASPIVM
Caucasus M.
REGNVM
PARTHORVM
ASSYRIA
ARMENIA
MESOPOTAMIA
SYRIA
ARABIA
Sinus Persicus
Euphrates
Tigris
Cyrus F.
Udon F.
Alanta F.

TABVLA VIARVM
ROMANI IMPERII
EDITA DALL' ENTE NAZIONALE INDVSTRIE TVRISTICHE
OCEANVS ATLANTICVS
Caledonia
Hibernia
Oceanus Germanicus
M. Suebicum
Mare Britannicum
GERMANIA
SARMATIA
Mare Cantabricum
Caucasus M.
MARE CASPIVM
HISPANIA
Mare Ligusticum
Mare Hadriaticum
PONTVS EVXINVS
M. Balearicum
Mare Tyrrhenum
MARE NOSTRVM
Mare Ibericum
Mare Siculum
REGNVM PARTHORVM
MAVRETANIA
NVMIDIA
Sirtis minor
GAETVLI
Sirtis maior
AFRICA
CYRENAICA
MARMARICA
ARABIA
Sinus Persicus

Collana CIVILTÀ ROMANA

Sono pubblicati:

1 – La religione di N. Turchi . . . . . L. 7 —
2 – L'assistenza sociale di S. Puglisi . . . . . » 3.50
3 – Banchieri e operazioni bancarie di A. Carettoni . » 6 —
4 – I trasporti e il traffico di M. Cagiano de Azevedo » 6 —
5 – Il ritratto di Augusto di I. Montini. . . . . » 8 —
6 – Le associazioni giovanili di S. Puglisi . . . . . » 3.50
7 – La famiglia di Augusto di C. Pietrangeli . . . . » 7 —
8 – La medicina di A. Pazzini . . . . . » 7 —
9 – Lotte e conquiste della fine della Repubblica di A. Passerini . . . . . » 6 —
10 – Lo sviluppo costituzionale dalle origini alla fine della Repubblica di G. Lombardi . . . . » 10 —
11 – Fortificazioni e macchine belliche del generale E. Clausetti. . . . . » 6 —
12 – La farmacia di U. Tergolina-Gislanzoni-Brasco . . » 7 —
13 – Le strade di M. Cagiano de Azevedo . . . . . » 7 —
14 – Le finanze di A. Carettoni . . . . . » 8 —
15 – L'organizzazione dei lavoratori di F. Lo Bianco » 6 —
16 – La casa e l'arredamento di B. M. Felletti-Maj » 9 —

In preparazione:

Il mito di Roma – Le origini e la storia di Roma fino al V secolo – La conquista dell'Italia e del Mediterraneo – Cesare – Augusto – Poeti e scrittori augustei – L'apogeo dell'Impero – La difesa dell'Impero – Il Cristianesimo e Roma – Itinerario di Roma all'epoca di Costantino – La Spagna romana – La Gallia romana – La Britannia romana – La Germania romana – La Dacia romana – La Pannonia romana – L'Asia romana – La Grecia romana – L'Africa romana – L'Egitto romano – La Siria romana – La costituzione: Impero – L'organizzazione militare – La vita dell'esercito – La marina – Il diritto – La vita familiare – Industria e artigianato – Arte figurativa e decorazione – I libri e la scrittura – Le scienze – La musica – L'agricoltura – L'agrimensura – La moda e le acconciature – L'alimentazione e i pasti – La moneta imperiale – La moneta repubblicana – I giuochi – La scuola – Il calendario – L'ingegneria – I tesori – Storia della lingua latina – Gli spettacoli – L'architettura – L'umorismo

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 077316625

"PRINTED IN ITALY"

PREZZO LIRE ~~SETTE~~ 30.—